das AUTO
MOTOR UND SPORT



TEST MESSERSCHMITT-KABINENROLLER KR 200
BERICHT VON DER LONDONER MOTOR-SHOW
DER SENSATIONELLE CITROËN

HEFT 22
STUTTGART, 29. OKTOBER 1955
DM 1.20

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Schaffner fragte, ob man blöd sei

In München passierte mir folgendes: Ich fuhr auf der Seidlstraße in Richtung Stiglmaierplatz, als ich bei der roten Ampel halten mußte. Ich placierte mich dabei links neben einem VW und kam dabei mit den linken Rädern des Wagens auf den Straßenbahnschienen zu stehen. Plötzlich ertönte ein wüstes Straßenbahngebimmel hinter mir. Die Bahn wollte vorbei, obwohl Rot war. Sie hatte nach den neben der Verkehrsampel angebrachten weiß beleuchteten Quer- bzw. Längsstrichen freie Fahrt. Jetzt stieg auch noch der Schaffner aus, fragte, ob man blöd sei usw. Erst als der neben mir stehende VW durch den grünen Pfeil (für mich war immer noch Rot) freie Fahrt nach rechts hatte, konnte ich meinen Wagen etwas nach rechts ziehen. Die Bahn fuhr gleich brutal los (für mich immer noch Rot!) und verbog mir noch das Nummernschild. Die Straßenbahnschienen waren übrigens nicht durch Nägel oder weiße Farbstreifen besonders geschützt.

Ingenieur Wolfgang Söhngen in Wiesbaden

Autos dürfen auch auf den Schienen halten. Dies besagte erst kürzlich wieder ein Urteil des Oberlandesgerichts Hamm, das im AUTO, MOTOR und SPORT Heft 20, Seite 6, besprochen wurde. Die Straßenbahn genießt im allgemeinen keine besonderen Vorrechte, andererseits darf sie aber selbstverständlich auch nicht durch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. – Im geschilderten Falle handelte das Personal des betreffenden Straßenbahnwagens offensichtlich rüpelhaft, Leser Söhngen hätte sich Linie, Wagennummer und Uhrzeit aufschreiben und gegen Fahrer sowie Schaffner Anzeige erstatten sollen. Wir sind sonst gewiß nicht dafür, daß sich die Verkehrsteilnehmer gegenseitig bei der Polizei anzeigen, gerade bei manchen Straßenbahnern haben aber derart rüde Sitten eingerissen, daß es keine andere Abhilfe mehr gibt. Selbst wenn Leser Söhngen am Münchener Stiglmairplatz Unrecht gehabt hätte, was nicht der Fall zu sein scheint, brauchte er sich noch lange nicht vom nächsten besten Trambahnschaffner blöd heißen und vom Trambahnfahrer das Nummernschild verbiegen lassen. Redaktion

Überholen!

(zu einem Leserbrief in Heft 19, Seite 2)

Unter der Überschrift „Überholen!" haben Sie die Zuschrift eines Dr. med. W. Schleißing in München 42 veröffentlicht, die einen ungerechtfertigten Angriff gegen die Fahrlehrer darstellt und die daher nicht unwidersprochen bleiben kann.

Es wird darin, wenn auch mit der Einschränkung „wohl", die Behauptung aufgestellt, daß kein Fahrlehrer den wichtigen Vorgang des Überholens lehrt. Diese Behauptung muß von allen Fahrlehrern mit Entschiedenheit zurückgewiesen werden, die sich der Verantwortung ihres Berufes bewußt sind und sich mit Verkehrsproblemen mindestens ebenso befassen wie Herr Dr. Schleißing. Die Behauptung des Lesers kann m. E. nur einen der folgenden Gründe haben:

1. Der Leser hat den Führerschein zu einer Zeit erworben, als das Überholen noch kein Problem war und deshalb in der Fahrschule auch nicht mit besonderem Nachdruck behandelt wurde.
2. Der Leser hat an der Unterrichtsstunde nicht teilgenommen, in der sein Fahrlehrer dieses wichtige Kapitel besprochen hat, während er es nachher unterließ, das Versäumte nachzuholen, oder
3. Der Leser hat einen schlechten Fahrlehrer gehabt.

Auch sachlich ist die in der Zuschrift vertretene Auffassung nicht ganz richtig. Der „schnelle Fahrer" fährt nicht immer und grundlegend sauber und exakt, der „biedere Durchschnittsfahrer" nicht immer mitten auf der Straße.

Leider kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, daß die veröffentlichte Zuschrift einer etwas subjektiven Einstellung des Einsenders entspricht.

G. Rothschuh, Fahrschule in Gießen

Unserer Ansicht nach kommt es freilich weniger darauf an, daß das wichtige Kapitel des Überholens in der Unterrichtsstunde besprochen, als vielmehr darauf, daß es schon in der Fahrschule wirklich und häufig praktisch geübt wird. Redaktion

*

Wäre es nicht zweckmäßig, selbst auf die Gefahr hin, daß es in seltenen Einzelfällen falsch sein kann, jedem Fahrschüler einzuhämmern „Zum Überholen immer Vollgas!" und das stur und konsequent üben zu lassen, auch wenn die Straße noch so leer ist und weit und breit keiner entgegenkommt.

Dipl.-Ing. Christian Kronenbitter in München 2

Bayern

Seit etwa zwei Jahren beziehe ich Ihre Zeitschrift, ich kaufe sie jeden Monat. Ich beabsichtigte, sie ab 1. Januar zu abonnieren. Nachdem ich aber jetzt wiederholt feststellen mußte, in welch hochverräterischer Art und Weise Sie sich gegenüber uns Bayern verhalten, kann ich nicht umhin, meinen Entschluß zu ändern. Als Beispiel sei nur gesagt, daß Sie die Unverschämtheit besessen haben, in Heft 20 bei der Kritik des BMW, was ja schließlich bayerische MW heißt, von dem blauweißen Zeichen zu reden. Oder ist Ihnen etwa nicht bekannt, daß die Nationalfarben des Freistaates Bayern (und hoffentlich bald wieder auch der ewig bayerischen Pfalz) weiß-blau sind? Und diese Taktlosigkeit begehen Sie zwei Monate nach dem Tode unseres herzgeliebten, seligen Kronprinzen Rupprecht! Sicher sitzen in Ihrer Zeitung — verzeihen Sie das Wort — nur Saupreußen. Für eine Klarstellung in Ihrer Zeitung wäre ich Ihnen dankbar.

Xaver Alois Pimpfelmoser, Vorsitzender des Vereins zur Förderung Bayerns in der Welt in Frankenthal (Bayr. Pfalz)

Benzinpreise

Nachdem noch nicht abzusehen ist, ob die Anfrage an die Bundesregierung, ob sie die Benzinpreise für angemessen halte und welche Schritte sie ggf. einzuschlagen beabsichtige, um eine Herabsetzung derselben zu erreichen, einen Erfolg nach sich ziehen wird, sollten die Kraftfahrer, die zu rechnen gewohnt sind und nicht einzusehen vermögen, warum sie den Großgesellschaften Unterstützung gewähren sollen, darauf hingewiesen werden, daß im Bundesgebiet rund 600 marken- bzw. konzernfreie Tankstellen betrieben werden.

Da diese Tankstellen Kraftstoffe vertreiben, die sich durchaus mit den Qualitäten der führenden Konzerne vergleichen lassen und oft sogar von diesen beliefert werden, besteht kein Anlaß zu Qualitätszweifeln.

Diese freien Tankstellen sind jedoch viel zu wenig bekannt; meist haben sie nur lokale Stammkunden. Es ist jedoch fast immer möglich, bei größeren Fahrten zwischen Großstädten mit einer Tankfüllung von einer bis zur anderen Station zu gelangen. M. E. wäre es bedeutsam zu wissen, wo sich die größeren der genannten 600 freien Tankstellen befinden, um sie auch als Fremder aufsuchen zu können. Die Kraftfahrer sollten ihre Erfahrungen verallgemeinern und eine Liste der freien Stationen zusammenbringen.

Ich möchte hiermit den Anfang machen und benenne folgende, von mir frequentierte Stationen, mit deren Kraftstoffen ich stets äußerst zufrieden gewesen bin und die ich auch weiterhin fast ausschließlich benutze:

Köln a. Rh.:	Autohaus Salm, Schönhauser Str. 60/62	—.55 Pf/l
	SVG Nordrhein eGmbH., Koblenzer Str., Ecke Schönh. Str.	—.56 Pf/l
Düsseldorf:	SVG Nordrhein eGmbH., Erkrather Str., Ecke Werd. Str.	—.56 Pf/l
	Auto-Engel, Benrath, Am Schloßrondell	—.57 Pf/l
Wuppertal:	SVG Nordrhein eGmbH., Hoeft — Südstraße	—.56 Pf/l
Hamburg:	L. Wolf, Hbg.-Bramfeld, Bramfelder Chaussee 225/227	—.57 Pf/l
	Auto-Hotel St. Pauli (E. Rahn), Hbg. 4, Simon v. Utrecht-Str.	—.55 Pf/l
Bonn a. Rh.:	Heinrich Gebertz, Dorotheenstr. 108/110	—.58 Pf/l
Bad Neuenahr:	Helmut Pies, Mercedes-Benz-Händler, Ahrtalstraße	—.56 Pf/l
Marburg/Lahn:	Reifen-Hansa, Afföller Straße 30	—.61 Pf/l
Freiburg:	ABC. Allgem. Betriebsstoff-Companie, Gundesfinger Str. 25	—.57 Pf/l
Stuttgart:	Schwabengarage, Cannstatter Straße 40/46	—.61 Pf/l

Tankstelleninhaber und Kraftfahrer mögen hoffentlich bald die Liste vervollständigen. Diplom-Volkswirt Rolf-Dieter Jahn in Remagen a. Rhein

Volkswagen-Test

Eine kleine Ungenauigkeit ist in Ihrem Volkswagen-Test (Heft 20) unterlaufen. Der Tank des VW hat nicht seine Einfüllöffnung von 80 mm behalten, die lichte Weite ist nur noch 60 mm. Dr. K W. in Darmstadt

Stimmt. — Redaktion.

Chaussee-Bäume

Weshalb stehen eigentlich Bäume an den Straßen? Damit man die seitliche Straßenbegrenzung erkennt? Damit man in den Kurven weiße Ringe herummalen kann? Damit der Grundwasserspiegel nicht weiter absinkt? Damit Soldaten im Schatten marschieren können? Weil es so schön aussieht? Damit sich an Ihnen die Kraftfahrer das Genick brechen können? Oder wissen Sie eine andere wirklich einleuchtende Begründung? Günther Wulff in Osnabrück

Wer hat eine plausible Erklärung? — Redaktion.

Thema Straßenschwein

Die Bu 9 ist durch Bad Niederbreisig erneuert, in Richtung Köln folgt häßlicher Rutschbasalt in gemeingefährlichen Kurven, die zudem noch halbrundes Profil haben. Wir, d. h. meine Frau, meine kleine Tochter und ich, kommen am Samstag, 8. Okt. 1955, 18 Uhr, aus Bad Niederbreisig, Tacho knapp 60 km/st. Im Rückspiegel (Außenspiegel) sehe ich einen neuen, hellblauen Mercedes 220, der mir durch Aufblenden zu erkennen gibt, daß er zu überholen wünscht. Schätzungsweise fährt der Mann 75, also auch dort nicht allzuschnell, wenn die Straße frei ist, aber in einer nach außen abfallenden Rechtskurve doch etwas viel Dampf. Der Fahrer merkt das offensichtlich auch und zieht in der Mitte der Kurve seinen Wagen so scharf vor meinen VW, daß mir außer dem schärfsten Bremsen meiner Praxis nur noch rechts ran, so weit wie möglich, bleibt; da war aber ein Begrenzungsstein. Es ging aber noch einmal gut, abgesehen davon, daß unsere Tochter, die auf dem Rücksitz gut und fest gesessen hatte, durch das Abbremsen in den Raum zwischen Vorder- und Rücksitz geschleudert wurde.

Mein Versuch aber, den Herrn zu stoppen und ihm mitzuteilen, was er beinahe angerichtet hätte, ist auf den nächsten Kilometern, bis Mitte Sinzig (3—4 km) mißlungen. Eine 500er-BMW, die uns sofort nach dem Vorfall überholte, wurde von mir durch Zeichen darauf aufmerksam gemacht, daß er den schnell fahrenden Wagen zum Halten bewegen sollte. Die Jungen verstanden sofort (meinen Dank, wenn sie dies lesen sollten) und brausten los. Herr XY aber auch; der Mann fuhr irrsinnig. Die 500er überholte ihn trotzdem und bedeutete ihm, anzuhalten. Herr XY wich aus, bremste kurz und überholte wieder in unmöglichsten Momenten. Dadurch, daß nun aber eine Kolonne vor uns fuhr, konnte er doch nicht mehr ausbrechen, zumal auch Fahrzeuge entgegenkamen. In Sinzig teilt sich die Bu 9 in zwei Einbahnstraßen, und ich konnte durch gute Ortskenntnis den Mercedes abschneiden.

Der Mann versuchte noch an mir vorbeizufahren, aber ein sofort hinter ihm haltender VW und ich knapp davor zwängten ihn ein. Ich also raus und zu ihm hin. Zugegeben, ich war nicht sehr höflich, u. a. habe ich ihm versprochen, ihn in das nächstliegende Heft von AUTO, MOTOR und SPORT als Straßenschwein zu bringen. Der Onkel behauptete immer nur, „ich weiß gar nicht, was Sie meinen, welche Kurve? Wo denn?" Er wurde aber nicht wütend, wie es ein zu Unrecht Beschuldigter geworden wäre. Er fuhr dann, als ich mich einigermaßen abreagiert hatte, kopfschüttelnd an mir vorbei. Seine Polizeinummer: N 32 — 4440.

Wilhelm Meyer, Handelsvertreter in Erpel a. Rhein.

Ich war jetzt im Aostatal

. . . und hatte mir mehr erwartet. Besonders angeregt war ich zu dieser Reise durch Ihren Artikel in Heft 4 vom 19. 2. 1955 worden. Der größte Nachteil des Hauptortes Aosta und des Haupttales ist, daß Aosta und andere Orte eine beachtlich eisenschaffende Industrie (!) aufweisen, deren graue und rotbraune Raucherei die Luft des Tales bis nach St. Vincent hinunter verpestet. Die hohen Bergketten halten den Qualm noch richtig konzentriert beisammen. Man kann sich dort nicht zur Erholung oder zum Vergnügen aufhalten. Ich halte es für unverantwortlich, wenn in einem Bericht ein so großer Nachteil eines Gebietes verschwiegen wird. Wir Leser wollen keine Schönfärberei, außer den Vorzügen darf und soll erwähnt werden, welche Nachteile gegebenenfalls in Kauf genommen werden müssen.

Dr.-Ing. Werner Baumann in Amberg/Opf.

Zoll

Am 3. Juli 1955, holländische Grenzstation Süsterseel. Trinke dort mit meinen Kindern zwei Flaschen Milch. Ein deutscher Zollbeamter radelt zum holländischen Schlagbaum und holt drei Flaschen holländischen Biers. Im stillen wünsche ich ihm guten Durst. Zehn Minuten später mußte ich am deutschen Schlagbaum für etwa 250 Gramm Käse DM —.30 Einfuhrzoll zahlen. Holländer meinen, daß wir bald wieder vor jedem Briefkasten strammstehen.

Paul Ley in Wuppertal-Barmen

Paris

Als eifriger Leser Ihrer Zeitschrift möchte ich Sie auf einen kleinen Fehler hinweisen, der Ihnen im Heft 20 unterlief. Da heißt es nämlich unter dem Bild der Notre-Dame: Im Herzen Frankreichs und seiner Metropole liegt auf der kleinen Ile de France . . . Das muß natürlich „Ile de la Cite“ heißen, denn Ile de France wird das ganze Land um Paris herum genannt.

Peter Wiedmann, 15 Jahre alt, in Reutlingen

Leser Wiedmann (15) hat unsere alten Pariskenner ganz schön blamiert. — Redaktion

Autokäufer sind keine leichtgläubigen Idioten

Ihre Zeitschrift müßte einmal etwas unternehmen, um zu verhindern, daß wir Autokäufer von unserer eigenen Industrie zu leichtgläubigen Idioten gestempelt werden.

Man lese beispielsweise einmal die Unterschriften zu den Bildern der neuen Automodelle, die anläßlich der Frankfurter Automobilausstellung im STERN zu finden waren. Es hieß da u. a.:

BMW konstruierte in aller Heimlichkeit diesen 2,6 Liter-Rennsportwagen. . . . Die 8-Zylindermaschine schaffte bereits während ihrer ersten Probefahrt, bei der unser Fotograf das streng gehütete Geheimnis zufällig vor die Linse bekam, fast 200 Stundenkilometer. Vor der Eröffnung der Ausstellung munkelte man, daß diese geballte Ladung aus Kraft und Schönheit 24 000 DM kosten wird.

Einen italienischen Maßanzug (Bem. d. Red.: es handelt sich um den aus Turin importierten 1100 TV-Spyder) aus hellfarbigem Blech und blitzendem Chrom für zwei Personen hat das Heilbronner Werk dem bewährten Fiat 1100 „angezogen“. Aus dem Reisewagen der Mittelklasse wurde so ein rassiger Sportwagen. . . . Bei seinem Preis von 11 750 DM ist dieses Cabriolet ein Bonbon für alle Sportwagen-Fans Europas, die sich bei aller „Rasse“ einen wirtschaftlichen Wagen wünschen.

Der repräsentative Kapitän zeigt schon wieder ein neues Gesicht: Eine flache, herabgezogene Motorhaube, die in einer eleganten Überdachung der Scheinwerfer ausschwingt, verleiht dem vornehmen Wagen die sportliche Note. . . . Der 6 Zylinder-Motor wurde auf 75 PS hochgetrimmt. Bei seinem Mittelklassepreis von 9350 DM gehört der Kapitän 1956 in Ausstattung und Leistung zur internationalen Spitzenklasse.

Das Herz des 300 S von Mercedes wurde wesentlich verstärkt. Sein 175 PS-Einspritzmotor wurde dem Rennwagenbruder 300 SL abgeguckt. . . . Die Preise des 300 S und des 190 SL werden noch geheimgehalten. (Bem. d. Red.: Siehe Preisliste AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 13 vom 25. Juni 1955.)

Ein Traum, vier Meter zwanzig lang: Der neue 190 SL. Werktags fährt man mit ihm ins Geschäft, sonntags auf die Rennbahn.

Zu zweit geht's noch bequemer im neuen Lloyd LC 400. Seine Vordersitze lassen sich so verstellen, daß aus dem sparsamen Kleinwagen im Handumdrehen ein flotter Sportzweisitzer wird.

Seriös und rassig zugleich ist die neue Isabella TS, mit der Borgward dem Sportwagen neue Freunde gewinnen will. Bei nur 7,4 l Normverbrauch erreicht das formvollendete Cabriolet eine Spitze von 150 km/st. Die Einzelradaufhängung mit hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfern garantiert ein seidenweiches Fahren. 7950 DM sind ein angemessener Preis.

Europäische Form — amerikanischen Komfort zeigt der Hansa 2400 in seiner ganzen Linie. Als schwerer Sechszylinder mit einer Leistung von 100 PS steht er den Straßenkreuzern aus Übersee in nichts nach. Aber er verbraucht dabei nur 8,7 l auf 100 Kilometer, bei ständigem Einhalten einer mittleren Geschwindigkeit sogar noch weniger. Preis dieses sparsamen Wunders aus Bremen: 12 500 DM.

Da ich annehme, daß die Kraftfahrzeug-Mitarbeiter dieser so weit verbreiteten Jllustrierten noch gerade die ersten Bartstoppeln bei sich wahrnehmen, muß mangels technischer Erfahrung bei diesen Herren der wirklich Schuldige bei den Werbeabteilungen der Automobilfabriken gesucht werden.

Abgesehen von den marktschreierischen Superlativen, die meist wenig angebracht sind, finde ich es schon fast krankhaft, daß man die Fahrzeuge so gern nach der Spitzengeschwindigkeit verkaufen will. Und dann der offensichtliche Schwindel bei der Angabe des Normverbrauchs, der vielleicht gar nicht einmal beabsichtigt ist. Dies alles liegt auf einer ganz ähnlichen Ebene wie der Mercedes-Propagandatext „Der arme Wasserbüffel“ oder das bewußt irreführende Schlagwort: „Eine absolut serienmäßige Isabella der Carrera.“

Sicherlich ist Ihnen auch bekannt, was Dipl.-Ing. Vorwig, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie, über das Ergebnis der Frankfurter Automobilausstellung äußerte. U. a. behauptete Herr Vorwig, daß die deutsche Automobilindustrie bei den Personenwagen qualitativ einen gewissen Vorsprung gegenüber den ausländischen Fabrikaten erlangt hat. Er verwies dabei beispielsweise auf die serienmäßige Anwendung automatischer Getriebe bei Personenwagen. Herr Vorwig sollte sich einmal die ersten Absätze Ihres Dodge-Testes in der MOTOR-REVUE sehr genau durchlesen.

Man soll uns doch nicht für dumm verkaufen wollen! In der Tat aber legen heute sehr viele Autokäufer Wert darauf, daß ihr Wagen diese oder jene Spitzengeschwindigkeit erreicht. Wer ist schuld an dieser Erziehung? Die an den Rennen beteiligten Firmen! Es ist doch ein Witz, wenn eine Firma behauptet, ihr Wagen sei glorreicher Sieger eines Rennens gewesen, nur weil er sage und schreibe $4^3/_{10}$ Sekunden über insgesamt 350 Kilometer weniger Zeit brauchte als der Konkurrent. Dabei ist die Frage des finanziellen Rückhalts der beteiligten Firmen nicht einmal erwähnt.

Unsere Industrie sollte in erster Linie darauf einwirken, daß ihre Kunden besser fahren, das Fahrzeug besser behandeln und überhaupt erst einmal das richtige Gefühl für ein Automobil als solches bekommen. Da wir nicht in Amerika oder in England leben, muß man eben einen anderen Weg gehen. Die Sucht zur „Spitze" zu unterstützen, ist grundfalsch und wird sich mit der Zeit immer schädlicher auswirken.

Hans Gareis in Berlin-Charlottenburg 9

Freundliche Mahnung der Frankfurter Polizei

POLIZEILICHE MAHNUNG

Lieber Autofahrer !

Ihr Eigentum ist gefährdet, wenn Sie es unbeaufsichtigt in Ihrem Fahrzeug zurücklassen. Sicher haben Sie seither nicht mit der Möglichkeit gerechnet, daß es leider auch in Frankfurt am Main "Automarder" gibt, die sich für das in Fahrzeugen zurückgelassene Gepäck interessieren. Morgen schon kann Ihr Wagen das Opfer einer Autoberaubung werden! Scheuen Sie deshalb in Zukunft nicht die Mühe, beim Verlassen des Fahrzeugs Ihr Gepäck daraus zu entnehmen. Sie ersparen sich Ärger und uns langwierige Fahndungsarbeit.

Die Polizei hofft, bei Ihnen Verständnis für diese Bitte zu finden und sagt Ihnen schon im voraus ihren besten Dank.

Mit vorzüglicher Hochachtung !

Dr.Littmann

Polizeipräsident

Ihr Fahrzeug wurde am 22.5. um ____ Uhr

kontrolliert von ____________________

-4o o92- (Name) (Dienstgrad)

Vielleicht interessiert Sie die polizeiliche Mahnung, die mir in Frankfurt abends unter den Wischer geklemmt wurde. Ich finde, daß die Frankfurter Polizei auf diese Art gute Public Relations macht, außerdem aber auch leichtsinnige Leute, die ihr Gepäck im Wagen ohne Aufsicht liegen lassen, zur Besinnung bringt.

Bruno Moravetz in Kornwestheim

Verkehrs-Luxus

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 20)

Jawohl, wir treiben ganz bestimmt zwar nicht Verkehrs-Luxus, wohl aber Luxus mit Verkehrsschildern.

Ich komme da gestern an einer Baustelle vorbei.

Ortseingang. 40 km, 10 m weiter Überholverbot, dicht dahinter Warnschild Baustelle, 2 m dahinter 20 km, ca. 10 m weiter Parkverbot Anfang.

Genügt das? Es war zwischen Iserlohn und Menden irgendwo. Leider reichte das „Büchsenlicht" nicht mehr zur Aufnahme. Dafür war aber die davor liegende Umgehungsstrecke so schlecht beschildert — die Aufsteller dieser Schilder sind ja Einheimische, und die wissen sowieso, wie es weitergeht —, daß der Fremde zweimal fragen mußte. Ortsausgang. Parkverbot Ende, 40 km Ende, dann leider erst nach 20 m Überholverbot Ende. Nur: die 20 km-Begrenzung wurde nicht aufgehoben, und daher fahre ich seitdem immer nur noch 20 km, denn es könnte ja sein, daß irgendein Dorfpolizist wüßte, daß ich in Iserlohn war und daß dort die Begrenzung 20 km nicht aufgehoben wurde und und und — da könnte man doch dann 2.— DM kassieren.

Waldemar Geller in Senne

Finderlohn

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 20)

Wie schade, daß der Vater sich nicht damit begnügte, seine elfjährige Tochter über die gute Tat, eine verlorene Geldbörse dem Eigentümer wiedergebracht zu haben, „freudestrahlen" zu sehen. Kann man denn heute etwas Selbstverständliches nicht auch ohne Lohn tun? Unsere Eltern haben jedenfalls noch versucht, uns das zu lehren. Gar nicht aber gefällt mir die Sorge, daß das Kind so schnell in seiner Verlierersuche nachlassen könnte; ist das nicht ein trauriger Erwachsenenstandpunkt?

Dr. med. Joachim Wulsten in Kirchbrombach

*

Dem Verfasser dieser Mitteilung muß ich mit Bedauern ein „oh, si tacuisses" widmen. Freudestrahlen wurden durch ziemlich lauten Zuruf in Verlegenheit verwandelt. Peinlich berührt sind alle Teilnehmer und auch der Leser. Könnte man wohl auch ohne Belohnung ehrlich sein? Wenn schon Mund-Anatomie, dann auch Herzens-Therapie!

Wilhelm E. Krohn in Frankfurt a. M.

Zur Hauszeitschrift degradiert

Als ich vor Jahren Ihre Zeitschrift abonnierte, war sie in meinen Augen viel gefälliger, aktueller und für den Normalautofahrer interessanter als heute. Ihre hohen Probleme, die Sie manchmal veröffentlichen, interessieren Mechaniker, aber nicht Herrenfahrer. Das autofahrerische Alltagsleben vermisse ich völlig. Dazu hat sich leider in Ihrer Zeitschrift ein derart gehässiger Ton gegenüber anderen Zeitschriften oder auch gegen solche Leute, die Ihre Zeitung nicht hundertprozentig bejahen, eingeschlichen, daß dieses zu bedauern ist. Und nicht zuletzt: Man bekommt immer mehr den Eindruck, als ob die Nähe einer sehr bekannten Automobilfabrik Ihre Zeitung zu einer kleinen Hauszeitschrift degradiert hat. Wenn man nun mal andere Wagen fährt, will man nicht immer nur ständig Mercedes, Mercedes und nochmals Mercedes lesen.

Gustav Snoek, Fabrik chem. Produkte OHG.
in Worblingen b. Singen (Hohentwiel)

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Oberbayern

Mittenwald

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München

Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Schwarzwald

Schluchsee

Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad

Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Steinpfalz

Deuerling bei Regensburg

Gästehaus **Schrammelhof** im Laabertal. Ein Ferienparadies, das der Entdeckung harrt! Zi. m. Bad, Zentralheizg., Liegeterrasse, Park, Garagen, Jagen, Fischen, Paddeln, Reiten, Schlittenpartien. Bes.: Fam. Croneiß, Post Deuerling, Tel. Laaber 138.

Italien

Lido Venedig

Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rapallo (Riviera)

Hotel de la Ville - 1954 eröffnet - gepflegt - alle Zimmer m. Bad/Dusche - Grill-Bar - Keine Pensionsverpflichtung.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck

Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen

Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Franzensfeste-Fortezza

Posthotel Reifer, Knotenp. Dolom./Süden, bekannt gute Küche und Weine - Jausenstation.

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten

Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia

Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Meran

Hotel Continental. II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

Ortisei/St. Ulrich, 1236 m

Hotel Aquila-Adler gut bürgerl. Haus, 220 Betten, Pension- und Pauschalabk., 25 Min. v. Waidbruck-Ponte Gardena. Bes.: J. A. Sanoner

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. ADAC-Hotel. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-54. Jos. v. Lutz



Santa Christina Grödnertal. Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr., schneesicher Dezember bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Eislaufplätze, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61 - 28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.
Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renov. Tel. 62-07. Mahlzeiten können oben wie unten eingen. werden. Bes. Fam. Kerschbaumer

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

29. OKTOBER 1955
32. JAHRGANG

22

Über das Sauwetter



und die schlechten Straßen ärgern wir Autofahrer uns im Herbst und Winter noch mehr als in der schönen Jahreszeit. Aber man möge daran denken, daß auch andere darunter leiden, zumal dann, wenn sie dabei nicht wie wir trockene Füße behalten können. Wollen wir den Fußgängern, den Radfahrern und auch den Kollegen hinterm Lenkrad das Leben noch schwerer machen? Gerade auf schmutzigen Straßen erkennt man den ordentlichen Fahrer daran, daß er Rücksicht übt. Allein damit, keinen anderen unmittelbar zu gefährden, ist es nicht getan, man soll auch niemand belästigen, wo es irgendwie vermeidbar ist. (roebild)

IN DIESEM HEFT:

Unser Titelbild:
Foto Julius Weitmann

Lichtzauber

Im Gegensatz zu Nachteulen, Katzen und anderem Getier liebt der Mensch das Licht. Er braucht es auch, um sehen zu können, und ganz besonders braucht es der Kraftfahrer, um selbst zu sehen, wohin er fährt und um von anderen gesehen zu werden. Die Technik hat daher unsere Fahrzeuge mit Lichtquellen versehen, die diesen Zwecken nach vorne und nach rückwärts dienen.

Mit dem Gebrauch des Lichtes beim Kraftfahrzeug ist nun leider eine sehr unangenehme Erscheinung verbunden — die Blendung. Zwar geben uns die Biluxlampe und der Abblendschalter die Möglichkeit, die Blendung entgegenkommender Fahrer auf ein erträgliches Maß zu reduzieren; aber die menschliche Unzulänglichkeit hebt diese segensreiche Wirkung in vielen Fällen wieder auf. Denken wir nur an die Blendrowdies, die es für unter ihrer Würde halten, als erste abzublenden und es grundsätzlich auf ein Blinkduell mit jedem Begegnenden ankommen lassen; oder denken wir an die zahllosen falsch eingestellten Scheinwerfer, die auch noch nach der Betätigung des Abblendschalters unangenehm blenden, weil die Hell-Dunkelgrenze zu hoch eingestellt ist.

Es geht uns aber heute nicht so sehr darum, diese leidigen Probleme zu erörtern, als vielmehr um ein anderes, nicht weniger unerfreuliches Kapitel der Beleuchtungsfrage. Wir meinen die Fahrzeugbeleuchtung in den Großstädten. Alle größeren Städte weisen heute in ihren hauptsächlichen Verkehrsstraßen eine solche Lichterfülle auf, daß man beinahe von taghell erleuchteten Straßen sprechen kann. Bei Tageslicht braucht aber der Kraftfahrer keine eigene Lichtquelle, um sehen zu können. Man kann daher auch sehr oft beobachten, daß vergeßliche Fahrer, die aus einem Kino, Theater oder Lokal kommen, sich in ihren Wagen setzen und, ohne das Licht einzuschalten, durch die hellerleuchteten Straßen fahren, bis sie durch Passanten oder einen Schutzmann auf ihr Versehen hingewiesen werden. Diese Tatsache beweist, daß eine zusätzliche Beleuchtung der Fahrbahn in gut beleuchteten Großstadtstraßen nahezu überflüssig ist. Trotzdem pflegt man, wenigstens bei uns in Deutschland, grundsätzlich auch in der Stadt mit Abblendlicht zu fahren. Dieser Lichtzauber ist nicht nur überflüssig, sondern auch lästig und manchmal sogar gefährlich; denn eine gewisse Blendung geht auch von gut eingestellten Scheinwerfern nach der Abblendung aus, gar nicht zu reden von den schon vorher erwähnten zahlreichen schlecht eingestellten. Würden sich alle Kraftfahrer daran gewöhnen, in hell erleuchteten Straßen grundsätzlich nur mit Standlicht zu fahren, was zur Kenntlichmachung des eigenen Fahrzeuges völlig genügt, so wäre das Fahren in den Städten sehr viel angenehmer und gefahrloser.

In anderen Ländern hat man aus diesen Erkenntnissen längst die logische Folgerung gezogen. Wenn man als Deutscher beispielsweise in einer italienischen Großstadt mit Abblendlicht fährt, so wird man von den entgegenkommenden Kraftfahrern durch ständiges Anblinken zur Einschaltung des Standlichtes aufgefordert. Wenn man in schlecht erleuchtete Nebenstraßen kommt, so merkt man an der mangelnden Sicht ganz automatisch, wann es Zeit ist, auf Abblendlicht überzugehen. Warum machen wir uns also da, wo es wirklich nicht nötig ist, auch noch gegenseitig das Leben durch Blendung sauer? Was anderswo geht und sich bewährt hat, das müßte doch auch in Deutschland möglich sein!

Karl Lidl.

Ganz kurz

Versicherungsprämien

Die Freigabe des gebundenen Einheitstarifs in der Kraftfahrzeug-Versicherung sei anzustreben, erklärte Generaldirektor Dr. Plath auf der Münchener Mitgliederversammlung des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft.

Ein Weisungsrecht

der obersten Landesbehörden bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortschaften forderte der hessische Verkehrsminister Franke im Hessischen Landtag. Die Ortsbehörden verfügten nach Ansicht des Ministers in letzter Zeit allzu häufig Geschwindigkeitsbeschränkungen in ihrem Bereich (mit 40 km/st und noch weniger!)

Idyllische Zustände

scheinen auf dem Autobahnstück Bremen-Mitte bis Ende Richtung Bremerhaven zu herrschen. Im „Weser-Kurier" ist der Brief eines Lesers veröffentlicht, der schreibt, hier sehr oft zu fahren. Dabei sei ihm in letzter Zeit wiederholt frei herumlaufendes Vieh begegnet, Fußgänger, Radfahrer und Mopeds würden die Autobahn benützen und regelrechte Trampelpfade seien festzustellen. Wagen mit roter Nummer würden diese Teilstrecke zu Probefahrten benützen und auf der Bahn außerhalb der offiziellen Ab- oder Auffahrten wenden.

In Herford

hat der Leiter der Bielefelder Kriminalpolizei in angetrunkenem Zustand (1,65 Promille) nachts einen Radfahrer angefahren und verletzt. Er fuhr weiter, ohne sich um den Verletzten zu kümmern. Die Staatsanwaltschaft Bielefeld hat gegen den Kripochef eine Untersuchung eingeleitet.

Nie zu praktischer Auswirkung

sei die vor 110 Jahren erfolgte Erfindung des Luftreifens durch den Ingenieur Thompson gekommen, meint die Deutsche Dunlop Compagnie. Erst der Tierarzt J. B. Dunlop habe vor 67 Jahren, ganz unabhängig von Thompsons Erfindung, den ersten verwendungsfähigen Luftreifen geschaffen.

Joseph Vollmer †

Im 85. Lebensjahr ist am 9. Oktober in Braunschweig Chefingenieur Joseph Vollmer einem Herzanfall erlegen. Noch einen Tag vor seinem Tod hat er an einer Besichtigung des Volkswagenwerkes teilgenommen. Mit ihm ist einer der letzten großen Pioniere des Automobilbaus dahingegangen. Er besaß etwa 300 Patente, 68 Automobil- und Motorenfabriken, darunter Hanomag, NAG, Daimler-Benz und Hansa-Lloyd, haben von ihm Lizenzen genommen.

„Hier irrte Professor Erhard"

meint „Straße und Wirtschaft" zu der Behauptung des Bundeswirtschaftsministers, daß die Frage der Arbeitskräfte auch für den Straßenbau derzeit die große Schwierigkeit bilde. Tatsächlich wäre die Beschaffung der notwendigen Arbeitskräfte heute kein Problem mehr. Infolge der Rationalisierung und Technisierung des Straßenbaus entfallen heute im Autobahnbau auf 1 Mill. Bausumme nur noch 15–20 Arbeitskräfte gegenüber 45–50 vor dem Kriege.

Mit einer NSU-Sportmax

erklomm Motorradweltmeister Werner Haas (Augsburg) den 2224 Meter hohen Gipfel des Nebelhorns. Die Gemeindepolizei von Oberstdorf hat deshalb gegen Haas wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung Anzeige erstattet. Wege und Pfade zu den Berggipfeln seien nicht nur durch Schilder und Vorschriften für den Fahrzeugverkehr gesperrt, außerdem sei dies eine Selbstverständlichkeit für jeden Staatsbürger, erklärte der Leiter der Gemeindepolizei Oberstdorf. Außerdem haben auch Bergwacht und Alpenverein gegen die Motorradtour auf das Nebelhorn Stellung genommen.

Auto-Ausstellungen 1956

Die wichtigsten Autoausstellungen im nächsten Jahr wurden auf folgende Termine festgesetzt: Brüssel 14. 1. bis 25. 1., Amsterdam 23. 2. bis 4. 3., Kopenhagen 24. 2. bis 4. 3., Genf 8. 3. bis 18. 3., Wien 11. 3. bis 18. 3., Stockholm 16. 3. bis 25. 3., Turin 21. 4. bis 2. 5., Paris 4. 10. bis 14. 10., London (Nutzfahrzeuge) 21. 9. bis 29. 9., London (Personenwagen) 17. 10. bis 27. 10.

Leipziger Messe

Die Termine für die Leipziger Messen im nächsten Jahre sind: Frühjahrsmesse (Technische Messe) 26. Februar bis 8. März 1956 (Anmeldeschluß 31. 10. 55) und Herbstmesse (Mustermesse und Technische Messe) 2. bis 9. September 1956.

Das Automobilmuseum von Daimler-Benz

zählt zu den bestbesuchten Sehenswürdigkeiten von Stuttgart. Vom Hauptbahnhof aus verkehrt zu diesem Zweck die Omnibuslinie „D" der Städtischen Straßenbahnen werktags um 9.30 und 14.30 (samstags nur 9.30 Uhr). Rund 130 000 Besucher, davon fast 50 000 Ausländer, haben in den beiden letzten Jahren das Werk und das Museum besichtigt.

Bei Nässe hell

bleiben Betonfahrbahnen nach amerikanischen Versuchen durch Aufsprühen von Silikonen. Die Betonfahrbahn wird dadurch wasserabstoßend (hydrophob), bleibt also auch bei Regen trocken und darum hell. Wa. O.

Mit 83 Prozent Mehrheit

haben sich die Schweden in einer Volksbefragung am 16. Oktober dafür ausgesprochen, daß im dortigen Straßenverkehr weiterhin links gefahren wird. Dieses Ergebnis löste allgemeine Überraschung aus, und man weiß nicht, ob man darüber lachen oder weinen soll.

Ein Londoner Autoverleih

macht mit großen Luxuswagen ausgezeichnete Geschäfte. Verarmte englische Adelige, die anläßlich großer Veranstaltungen repräsentativ in der Öffentlichkeit auftreten wollen, sind die besten Kunden. Sie lassen sich zuvor, gegen Berechnung natürlich, ihr Familienwappen auf die Türen malen.

Weil er zu ängstlich

gefahren sei, wurde ein Kraftfahrer vom Frankfurter Verkehrsgericht zu einer Geldstrafe verurteilt. Er hatte durch überängstliches, zu scharfes Bremsen, obwohl keine akute Gefahr drohte, einen Verkehrsunfall verursacht.

Bei unseren Testberichten

kommen mit der Zeit sämtliche Wagen und Mobile an die Reihe, alle auf einmal freilich – das geht leider nicht. Im letzten Heft hatten wir uns ausführlich mit dem Mercedes 300 SL befaßt, heute fielen wir mit dem Messerschmitt-Kabinenroller gewissermaßen ins andere Extrem. Als nächster folgt der Opel-Kapitän 1956, und weiter befinden sich Testberichte vom „großen" DKW 3=6, vom Mercedes 220 und vom Opel-Rekord 1956 in Vorbereitung sowie ferner der Prüfungsbericht eines exquisiten italienischen Klassewagens.

Ein Oberst namens Fish

EIN amerikanischer Oberst namens Fish ist Kommandeur des Stuttgarter Militärbezirks, der sich ungefähr mit dem Regierungsbezirk Nordwürttemberg deckt. Dieser Mister Fish kam kürzlich auf die Idee, für alle amerikanischen Militär- und Zivilfahrzeuge innerhalb seines Befehlsbereichs eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 25 m.p.h. (40 km/st) in den Ortschaften und auf 50 m.p.h. (80 km/st) auf offener Landstraße anzuordnen. Ob es dem Obersten klar war, welchen „Wirbel" sein Erlaß entfachen würde, möchten wir füglich bezweifeln.

Innerhalb des Stuttgarter Militärbezirks erscheint nämlich ein verhältnismäßig großes Lokalblatt, dessen Mitarbeiter in ihrer Einstellung zum Straßenverkehr offenbar nur zögernd dessen unaufhaltsamen Entwicklung zu folgen vermögen. Sie haben es bis heute, nach bald 3 Jahren, noch nicht eingesehen oder einsehen wollen, daß der damalige Verzicht auf generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen nichts anderes war als ein Gebot der Vernunft. Eigensinnig werden sie nicht müde, die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu fordern. Zudem bietet auch dies wieder eine prächtige Gelegenheit, sich gegen den Oberbürgermeister Dr. Klett zu stellen. Dieser nämlich gehört zu jenen Stadtoberhäuptern, die selbst Verkehrsfragen sachgemäß zu beurteilen vermögen, und deshalb allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen rundweg ablehnen.

Nun kam jener Erlaß des Obersten Fish unseren Zeitungsleuten hochwillkommen. „Bravo, Mr. Fish!" Tagelang dauerte der Beifall und Jubel. Er löste Stöße von Leserbriefen aus, die — gewissenhaft ausgewählt — als „Notschrei der Bevölkerung" abgedruckt wurden. Sie standen, ganz im Sinne der Redaktion, im Verhältnis 5 : 1 für eine Begrenzung der Geschwindigkeit. Eine andere Tageszeitung in Stuttgart, die aus dem gleichen Anlaß dieses Thema ausführlich diskutierte, hat demgegenüber in erfreulicher Sachlichkeit festgestellt, daß sich bei ihr die Äußerungen der Leserschaft, nach „dafür" und „dagegen" geordnet, annähernd die Waage halten.

Viel Unsinn wurde in diesen Tagen wieder über die rücksichtslosen Kraftfahrer, über das Rasen und die überhöhten Geschwindigkeiten zusammengeschrieben, wodurch angeblich die meisten Verkehrsunfälle verursacht würden. Wann wird es endlich aufhören, daß sich die Kraftfahrer ständig solcher unsachlichen und diskriminierenden Angriffe erwehren müssen? Es wird nicht aufhören, solange ausgerechnet auf dem Gebiete der Verkehrstechnik so ziemlich jeder glaubt, sachkundig mitreden zu können. Dabei ist dies heute geradezu eine Wissenschaft geworden, die nicht weniger Kenntnis und Erfahrung verlangt als jede andere. Nur deshalb, weil er selbst Verkehrsteilnehmer ist, weil er in den Gemeinderat irgendeines Winzerdörfchens gewählt wurde, weil er als Lokalredakteur für eine größere Tageszeitung schreibt, weil er vielleicht als Chirurg oft mit Unfallverletzten zu tun hat, weil er zufälligerweise das Offizierspatent der amerikanischen oder einer sonstigen Armee besitzt — liebe Leute, nur deshalb ist man gewiß noch lange nicht qualifiziert, in Fragen des so kompliziert gewordenen Straßenverkehrs sachverständig mitzureden!

Einen recht üblen Beigeschmack bekommt die Geschichte besonders dann, wenn bestimmte Forderungen mit Argumenten begründet werden, die im Widerspruch zu zweifellos bekannten Tatsachen stehen. Das gilt vor allem von dem so gerne wiederholten Vorwand, die meisten Verkehrsunfälle würden durch überhöhte Geschwindigkeit der beteiligten Kraftfahrzeuge verursacht. Alle, die auch nur einigermaßen Bescheid wissen, sind sich inzwischen längst darüber klar, daß die amtliche Statistik der Unfallursachen — das sei in Kenntnis der Gegebenheiten ohne Bitterkeit festgestellt — nur cum grano salis zu genießen ist. Da es sich aber im speziellen Fall ohnehin nur um die Stadt Stuttgart selbst handelt, bietet nicht einmal die Statistik dem Obersten Fish und den ihn assistierenden Zeitungsschreibern eine brauchbare Handhabe.

Im Jahr 1952 kamen bei Verkehrsunfällen in Stuttgart 87 Menschen ums Leben. 1953, nach Freigabe der Geschwindigkeit, zählte man 119 Todesopfer, 1954 waren es 101 und in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres sind es 86. Beschränkt man diese Betrachtung allein auf die Innenstadt, so wurden 1952 elf Todesopfer gezählt, 1953 waren es zwölf, 1954 neun und bis zum 1. Oktober dieses Jahres ebenfalls neun. Nach den Angaben der Polizei waren 1952 und 1953 je zwei dieser tödlichen Unfälle auf übermäßige Geschwindigkeit der Kraftfahrer zurückzuführen, während es 1954 und 1955 in der Innenstadt überhaupt keinen „Geschwindigkeitsunfall" mit tödlichem Ausgang gab. Selbstverständlich heißen auch wir jede Maßnahme gut, die geeignet sein könnte, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen jedenfalls diesem Ziele nicht, viel eher können sie das Gegenteil bewirken.

Unbestreitbar gibt es Auto- und mehr noch Motorradfahrer, die den jeweiligen Umständen entsprechend zu schnell und rücksichtslos fahren. Aber wir wehren uns entschieden dagegen, erhöhte Geschwindigkeit — nicht zu verwechseln mit überhöhter Geschwindigkeit — von vornherein als Rücksichtslosigkeit zu betrachten. Rücksicht ist in keinem Falle eine Funktion der Geschwindigkeit. Der leider bei allen Verkehrsteilnehmern — den Kraftfahrern, den Radfahrern und den Fußgängern — zu beobachtenden Rücksichtslosigkeit einzelner, kann nicht mit Geschwindigkeitsbeschränkungen gesteuert werden. Wohl aber vermögen derartige Maßnahmen den Verkehrsablauf so zu stören, daß hieraus erst recht erhöhte Gefahren entstehen.

Die Verkehrspolizei weiß das recht gut. Bei ihr findet die Behauptung, in Stuttgart würde zu schnell gefahren, keinen Widerhall. Im Gegenteil: gerade jene machen den weißbemützten Männern immer größere Sorge, die mit ihrer unentschlossenen und ängstlichen Fahrerei den Verkehrsstrom blockieren. Erst vor wenigen Tagen sahen wir einem Schutzmann zu, der an einem sehr belebten Zebrastreifen in Stuttgarts Innenstadt den Verkehr regelte. Er mühte sich fast ohne Erfolg, die überwiegend träge reagierenden Kraftfahrer zu schnellerem Tempo zu veranlassen, bis ihm schließlich, der Verzweiflung nahe, der Wutschrei „Lahme Säcke!" entschlüpfte. Wenn auch ein Polizist die Verkehrsteilnehmer nicht mit solchen Ausdrücken bedenken sollte, mußte man hier wirklich Verständnis dafür haben. Die wartenden Fußgänger, soweit sie den Ausruf hörten, grinsten beifällig.

Daß Mr. Fish dank seinem Geschwindigkeitserlaß und dessen enthusiastischer Würdigung in einem Teil der örtlichen Presse über Nacht zur Lokalberühmtheit wurde, vermochte freilich den Oberbürgermeister Klett nicht zu einer Änderung seiner bisherigen, völlig richtigen Auffassung zu veranlassen, derzufolge allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen in Stuttgart aus rechtlichen und praktischen Erwägungen nicht opportun sei. Im gleichen Sinne sprachen sich beispielsweise auch die Landräte von Heilbronn und von Ludwigsburg aus. Demgegenüber behaupten natürlich die Polizeigewaltigen einiger anderen Städte in Württemberg, soweit dort bereits im Laufe der letzten Jahre teilweise Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt wurden, daß mit dieser Maßnahme ein Sinken der Unfallkurve erreicht worden wäre. Wer hätte auch in diesen Fällen eine andere Auskunft erwartet? Niemals wird eine Gemeindeverwaltung oder eine sonstige Behörde aus freien Stücken zugeben, daß einer von ihr durchgeführten Maßnahme der erwartete Erfolg versagt blieb.

Indes konnte sich Oberst Fish seines neu erworbenen Ruhmes nur wenige Tage erfreuen. Das amerikanische Hauptquartier in Heidelberg hat eingegriffen und den Obersten darüber belehrt, er habe übersehen, daß auf Grund der deutsch-alliierten Verträge und der Souveränität der Bundesrepublik die amerikanischen Zivilfahrzeuge den deutschen Fahrzeugen gleichgestellt sind. Die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung für Armeefahrzeuge hingegen gelte keineswegs nur für Nordwürttemberg, sondern für das gesamte Bundesgebiet, da eine diesbezügliche Weisung des Obersten Hauptquartiers der Amerikaner ohnehin schon seit geraumer Zeit ergangen sei.

Sicherlich, ja ganz bestimmt, hatte es Mr. Fish mit seinem Erlaß nur gut gemeint. Bloßgestellt hat er sich damit trotzdem. Zweierlei wurde nämlich offenbar: Er kannte nicht die Grenzen seiner Kompetenzen, und er suchte kraft Befehlsgewalt über Dinge zu entscheiden, von denen er nichts versteht. Solches soll freilich nicht nur bei amerikanischen Obersten schon vorgekommen sein. Blamiert aber sind mindestens ebenso diejenigen, die ihm allzu laut und voreilig „Bravo!" zugerufen hatten.

Werner Oswald

Mal ganz dumm gefragt . . .

55. Federelemente

Stellen Sie sich das Hallo vor, als Weichhardt gestern mit einem Kabinenroller zum Stammtisch erschien! Missmuth machte uns zuerst darauf aufmerksam, und dann drückten wir die Nasen an den Fensterscheiben platt, um gleich darauf ins Freie zu stürmen, wo sich die ganze Meute um den kleinen „Käfer" scharte, um zu sehen, wie der 1,85 Meter große Weichhardt seine Extremitäten auf festen Boden bringen werde. Sogar der olle Medizinalrat vergaß sein Zipperlein, nicht aber sein Weinglas, denn er bugsierte uns nach zwei Ehrenrunden Weichhardts penetrant wieder an Missmuths Stammtisch, wo allsogleich das Debattieren losging.

Nach vielem Für und Wider — einen Bericht möchte ich Ihnen wirklich ersparen — ging es an die technischen Details, und schließlich redeten wir uns an der Federung fest, die bei Weichhardts Kabinenroller aus Gummi sein soll. Ich könnte mir denken, daß das viel für sich hat, ist doch Gummi ohnehin der Inbegriff der Elastizität (s. „Gummiparagraph"). Mit ihm müßte man die Räder doch sehr weich aufhängen können, oder nicht? Kuhlkamp behauptete, sogar schon Omnibusse hätten Gummifederung, und das sei seit Hanomags Zeiten ein recht „alter Hut". Luftfederung sei viel moderner. Allerdings mußte er zugeben, daß seine Lastzüge alle noch Blattfedern hätten. Ich bekam mal wieder den Auftrag, Sie um Information zu bitten, was hiermit tut Ihr Dr. A. W. Rage, Brunsbüttelkoog

Wie in Abrahams Schoß

zu ruhen, wäre das Ideal des Kraftfahrers. Solange die Fahrbahn nicht ideal eben ist und das Kraftfahrzeug dank seiner Unabhängigkeit von Schienen auch Wege befahren kann (und oft muß), die den Namen „Knüppelweg" verdienen, muß man wohl oder übel zwischen Räder und Fahrgast elastische Medien einschalten — eben die Federung, unterstützt noch durch hochelastische Bereifung und Sattelfederung bzw. Polsterung der Sitze. Ein vierbeiniger Tisch steht bekanntlich nur dann auf allen vieren, wenn die Beine genau gleich lang und die Standfläche genau eben ist. Ohne Federung verlöre ein vierrädriger Wagen genauso an irgendeiner Ecke die Bodenhaftung. Diese Aufgabe der Federung wird im allgemeinen leicht übersehen, obwohl sie für die Fahrsicherheit sehr entscheidend ist und im schnellen Wagen sehr bewußt durch härtere Federung gelöst wird.

Obgleich das Thema „Federung" sinngemäß bei den Reifen anfangen und bei der Schaumgummipolsterung enden sollte, will ich mich darauf beschränken, die eigentliche Federung — d. h. die gewollte Elastizität zwischen Radachse und Fahrzeugkörper — zum Tenor meines heutigen Briefes zu machen. Es können hier sehr wohl bereits zwei Federsysteme miteinander korrespondieren. Ich brauche Ihnen nur das Stichwort „Fahrschemel" zuzuwerfen: Die Räder sind gegenüber einer Baugruppe abgefedert, die ihrerseits (als „Zwischenmasse") elastisch mittels Gummikörpern am eigentlichen Fahrzeugkörper aufgehängt ist und vor allem auch Stoßenergien abfangen soll, die waagrecht auf den Fahrschemel gelangen (Längs- und Querkräfte). Ich will auch auf die Richtigkeit der Tendenz, nicht nur vertikale Stöße elastisch abzufangen (Schräg- und Querfederung) hier nicht eingehen, sondern nur auf die Federelemente als solche.

Lange Zeit wurden die Begriffe „Federung" und „Radaufhängung" in einen Topf geworfen, obwohl sie nur sehr bedingt miteinander zu tun haben. Trennen Sie deshalb vor vornherein die Aufgabe der Radaufhängung gegen die der Federung sehr sorgfältig: Die Radaufhängung umfaßt alles an Elementen, was die Räder gegenüber dem Fahrzeugkörper auf konstruktiv vorgezeichneter Bahn führt. So sind die Querlenker der gebräuchlichen „Vorderachse" Elemente der Radaufhängung; sie sagen über die Federung selbst nichts aus (üblicherweise Schraubenfedern, bei BMW z. B. aber Torsionsstäbe, beim Messerschmitt-Kabinenroller oder beim Champion Gummikörper). Auch die hintere Starrachse kann durch Längs-Blattfedern, durch Torsionsstäbe oder durch Schraubenfedern abgefedert sein. Freilich *kann* die Radaufhängung die Bahn des Rades beim Durchfedern (Kreisbogen bei Längslenkern à la VW, schräge Gerade bei Teleskopführung à la Motorrad usw.) und damit die Wirksamkeit der Federung beeinflussen (Schrägfederung), dies ist aber eine sekundäre, wenn auch nicht gerade nebensächliche Aufgabe der Radführung. Dagegen entscheidet die Federung über Härte oder Weichheit des elastischen Mediums, über den Grad der Auswirkung von Stößen auf das Fahrzeug und zusammen mit der Dämpfung der Federungsbewegung über den Bodenkontakt der Räder.

Die Nachgiebigkeit des hierzu erforderlichen Federelements kann durch die natürliche Elastizität des Werkstoffes und durch die besonders geschickte Ausbildung des Elements erzielt werden. Es ist nur natürlich, wenn der Stahl als ältester Werkstoff des Fahrzeugbaus zu allererst Verwendung fand, zunächst in Form der geschichteten Blattfedern, später als Schraubenfeder und als Torsionsstab (der an sich nichts anderes ist als eine „gestreckte" Schraubenfeder). Die Blattfeder beherrschte den Federungsbau deshalb so sehr lange — und tut dies beim Nutzfahrzeug noch heute fast generell —, weil sie zugleich die Aufgabe der Radführung übernehmen konnte und deshalb besonders billig war. Nicht zuletzt ist das der Grund, warum die Blattfeder auch im Personenwagen noch immer als gängigste Hinterachsfederung anzutreffen ist.

Wenn sie allerdings sehr systematisch anderen Federungselementen weichen muß, so hat das Gründe, die unmittelbar mit der Dämpfung zu tun haben. Ein Stoß auf die Räder wirkt sich als Energie aus, die von der Federung leider nur gespeichert, nicht aber vernichtet werden kann. Ein nach oben durchgefedertes Rad federt automatisch durch die Rückstellkraft der Federung wieder nach unten zurück. Sie können das an einem Gewicht beobachten, das Sie an einer Schraubenfeder aufhängen und anstoßen. Das Gewicht führt dann eine Schwingung auf und ab aus, die nur sehr langsam abklingt und schließlich zur Ruhe kommt. Dieses Abklingen — der Fachmann bezeichnet es als „Dämpfung" — wird allein durch die Reibung der Metallkristalle aneinander bei der Federbewegung bewirkt und ist viel zu gering, als daß man beispielsweise den Torsionsstab oder die Schraubenfeder eines Wagenrades sich selbst überlassen dürfte. Man muß im Interesse sicheren Bodenkontaktes die angestoßene Schwingungsbewegung künstlich „dämpfen" und macht das mit Hilfe des „Stoßdämpfers", der viel richtiger „Schwingungsdämpfer" hieße. Diese Stoßdämpfer sind so beschaffen, daß sie in erster Linie den Rückgang des Rades (Ausfedern) dämpfen und das Einfedern ziemlich ungehemmt erlauben. Jedes „eigendämpfungsfreie" Federelement bedarf solcher künstlicher Dämpfung.

Die Blattfeder nun besteht aus einem ganzen Paket aufeinander geschichteter Federblätter, die beim Durchfedern aufeinander gleiten müssen, wobei ziemlich große Kräfte aufzuwenden sind, denn die Federblätter werden „gesprengt", d. h. sie sind von Haus aus stärker gekrümmt als im zusammengebauten Zustand. Folglich gehört zum Verformen der Blattfeder eine gute Portion Stoßkraft des Rades — sie spricht nicht bereits auf kleine Unebenheiten an und wirkt bei Kräften, welche die innere Reibung der Blattfeder noch nicht zu überwinden vermögen, praktisch als starrer Körper. Sie läßt deshalb kleine Stöße ungefedert durch, wie jeder weiß, der in einem alten Omnibus oder auf einem leeren Lastwagen gefahren ist. Verringern kann man die Blattreibung, die natürlich noch sehr vom Zustand der Federblätter (gut geschmiert oder verrostet) abhängt, nur durch bewußte Aufhebung der Sprengung — bei Ford z. B. durch Gummizwischenlagen — oder Verringerung der Blattzahl — z. B. bei Opel. So wäre die Einblattfeder (verwirklicht beispielsweise im amerikanischen Gasturbinenversuchswagen Firebird) tatsächlich genauso geeignet wie die Schraubenfeder oder der Torsionsstab, und vielleicht noch besser, weil sie die teilweise Radführung mit übernehmen könnte. Eine zusätzliche Dämpfung ist hier natürlich genauso notwendig wie bei den künstlich „entdämpften" Blattfedern von Ford und Opel.

Alle Stahlfedern haben eines gemeinsam: Die Federkraft wächst genau mit der Verformung und umgekehrt — sie haben eine „gerade Federkennlinie". Sehr viel schöner wäre es, wenn die Federung in Normalstellung sehr weich wäre, um bei größerer Belastung immer härter zu werden. Das wäre ganz im Sinne des Fahrwerkkonstrukteurs; denn er brauchte keine Angst vor dem Durchschlagen der Federung auf besonders schlechter Straße (Frostaufbrüche etc.) zu haben und käme mit kleinerem Federweg aus. Bei der Stahlfeder geht das leider nicht so ohne weiteres. Entweder ist der Federweg klein und die Federung als solche muß sehr hart gemacht werden, oder aber man muß große Federwege vorsehen, die gar nicht einfach unterzubringen sind. Man hilft sich, indem man in den Endlagen der Federung (also unten wie oben) Gummianschläge vorsieht, welche ein metallisches Aufschlagen verhindern. Diese werden allerdings bei Schlaglochstraßen und schneller Fahrt oft genug in Anspruch genommen, vollends bei ausgeschlagenen und erschöpften Stoßdämpfern.

Ein ideales Federelement muß vielmehr eine Federungscharakteristik in dem Sinne haben, daß die Federung bei großem Federweg zunehmend härter wird. Man bezeichnet diese Charakteristik als „Progressivität", und tatsächlich ist Gummi ein Werkstoff, der damit von Haus aus ge-

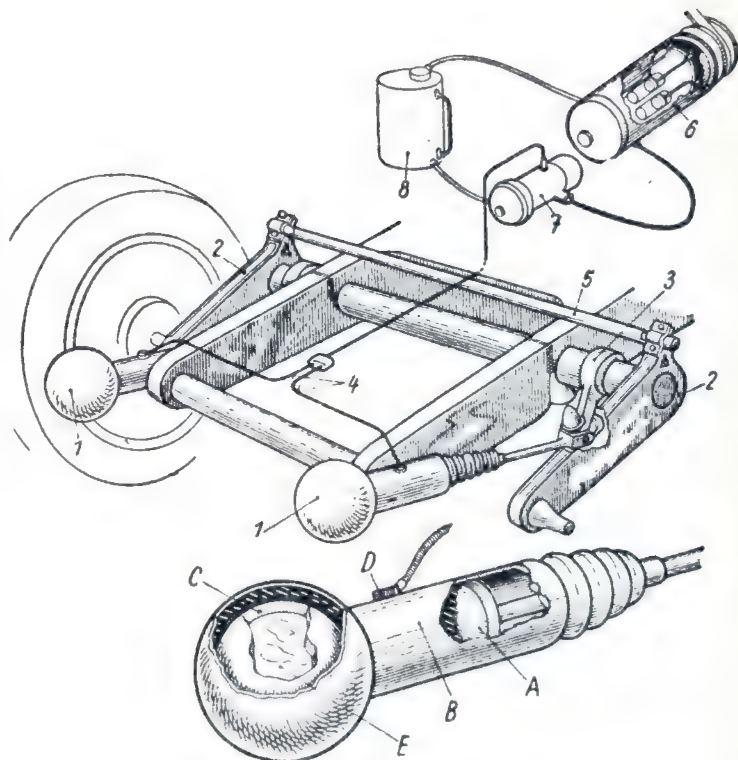
segnet ist. Wenn Sie ein Gummiband zur Hand nehmen und es strecken, so ist der Widerstand zunächst sehr gering, um immer größer und schließlich trotz großen Kraftaufwandes nahezu unüberwindlich zu werden. Es kommt dann eher zum Bruch als zu weiterer Dehnung. Genau das ist es aber, was man vom Federelement will, und es ist bei Gummi vorhanden, ob Sie ihn nun auf Zug, auf Druck, auf Schub oder Verdrehung beanspruchen. Alle diese Beanspruchungsarten sind schon praktisch durchexerziert worden: auf Zug mittels Gummibändern im Motorradbau, auf Druck bei Begrenzungsanschlägen in Schraubenfedern oder bei den Gummihohlfedern des Messerschmitt-Kabinenrollers, auf Schub bei den elastischen Motoraufhängungen, auf Verdrehung bei Champion und bei der von Kuhlkamp erwähnten Hanomag-Federung. Selbstverständlich hat man die Kennlinie durch besondere Gestaltung des Federkörpers außerdem noch in der Hand. Eine Radführung ist natürlich nicht zu umgehen, weil Gummi allseitig deformierbar ist.

Es scheint verwunderlich, warum Gummi trotz so guten Eigenschaften von der Kfz-Industrie immer noch als Außenseiter betrachtet wird. Die genannten Beispiele stammen entweder aus grauer Vorzeit oder aus Fahrzeugkategorien, die gerne außenseiterische Wege gehen. Die allgemeine Technik ist nämlich konservativer, als man gemeinhin glaubt; sie ist mit dem Stahl aufgewachsen und befreundet sich nur ungern mit Werkstoffen, die in mancherlei Beziehung aus der Reihe tanzen, dem Konstrukteur irgendwie fremd und unheimlich sind und zumindest enge Zusammenarbeit mit fremden Industrien erfordern. Man würde lieber alles gern im eigenen Hause machen und sträubt sich unbewußt gegen „fremde" Erkenntnisse. Nicht ganz unbegründet hat man anfänglich vor Randproblemen, wie schwieriger Verbindung von Metall und Gummi, Empfindlichkeit gegen Nässe, Kraftstoff, Öl und Sonnenbestrahlung, Alterung bei Nichtgebrauch u. ä. Angst gehabt, aber das sind Dinge, die heute vollgültig gelöst sind. Immerhin findet sich Gummi im Nutzfahrzeug schon recht oft, und sei es auch nur als zusätzliches Federelement zur Blattfeder. Im Falle Kässbohrer-Setra S 6 — ein Kleinomnibus neuester Konstruktion — bildet Gummi bereits das alleinige Federelement. Was die Kunststoffindustrie hier in Zukunft vielleicht an noch geeigneteren Werkstoffen parat hat, wissen wir nicht.

Ein noch erstaunlicheres „Federelement" ist, wie Kuhlkamp ganz richtig andeutete, die — Luft! Sie können das an jeder Fahrradluftpumpe ausprobieren, wenn Sie sie unten zuhalten und am Griff pumpen. Ähnlich wie bei Gummi ist der Widerstand zuerst sehr klein und wächst dann unverhältnismäßig rasch an. Man hat tatsächlich eine „progressive" Federkennlinie, weil der Druck im Federzylinder, also auch die Rückstellkraft, umgekehrt proportional zur Abnahme des Volumens, also proportional zum Federweg, zunimmt. Ein Teil der während des Einfederns aufgenommenen Stoßenergie wird — vergleichen Sie wiederum die Fahrradpumpe! — in Wärme verwandelt, womit etwas Ähnliches geschieht wie bei der Dämpfung. Tatsächlich hat die Luftfederung gute Dämpfungseigenschaften, wenn man auch in der Praxis nicht um eine zusätzliche, künstliche Dämpfung herumkommt (wie übrigens auch bei der Gummifederung, die hohen Ansprüchen genügen soll).

Wenn die Luftfederung so aussichtsreich ist, warum hat man sie dann noch nicht generell? Zunächst braucht man natürlich wieder eine gesonderte Radaufhängung, ferner war die einwandfreie Abdichtung der Federungsluft seither ein Problem. Insbesondere Faudi hat sich mit der Luftfederung sehr intensiv beschäftigt (ich denke da z. B. an einen dreiachsigen Tatra-Lastwagen mit Faudi-Luftfederung), und bekanntlich hat man die Federbeine der Flugzeuge lange damit ausgerüstet (u. a. auch EC). Die Abdichtung blieb freilich das größte Problem; sie war aber dort, wo ohnehin Druckluft an Bord war — so z. B. im schweren Nutzfahrzeug — gar nicht so sehr kritisch, da man ja beliebig Luft nachfüllen konnte, solange die Drücke in den Federzylindern kleiner blieben als der Druck in den Luftvorratsbehältern.

Hier muß man das Beispiel der General Motors-Omnibusse anführen, bei denen die Luftfederung so erfolgreich ist, daß sie weit über die Grenzen der USA hinaus die Konstrukteure (auch die deutschen) beschäftigt. Die Federkörper bestehen hier aus Gummibälgen mit Luftfüllung, je Rad zwei Stück, die über einen Waagebalken miteinander und mit der starren Achse verbunden sind. Die Achsen sind in Längs- und Querrichtung sorgfältig geführt (Radaufhängung!). Die in den Federbälgen vorhandene Luftmenge wäre zu klein, um mit niedrigen Luftdrücken auszukommen; die beiden Bälge jedes Rades sind deshalb mit Hilfe einer Luftkammer untereinander verbunden. Das Interessanteste und Bestechendste ist nun die Idee, den Vorspannungsdruck in der Luftkammer, wie er sich aus den rein statischen Belastungen ergibt, so zu



Die Citroën-Gasfederung mit hydraulischer Steuerung

Eigentliches Federelement ist das Gaspolster E, das über den Kolben A und Drucköl zur Federung herangezogen wird.

variieren, daß er sich automatisch den äußeren Bedingungen anpaßt. Die Steuerung erfolgt durch Ventile, die in Abhängigkeit von der Stellung der Waagebalken zum Wagenaufbau ansprechen. So ist es möglich, daß bei hoher Belastung mehr Druck auf die Luftkammer gegeben wird. In der Praxis: Der Wagenboden behält unabhängig davon, ob nun 40 oder nur 5 Personen mitfahren, stets dieselbe Höhe gegenüber dem Erdboden, ja auf stark gewölbter Straße stellt sich der Wagenaufbau von selbst waagrecht!

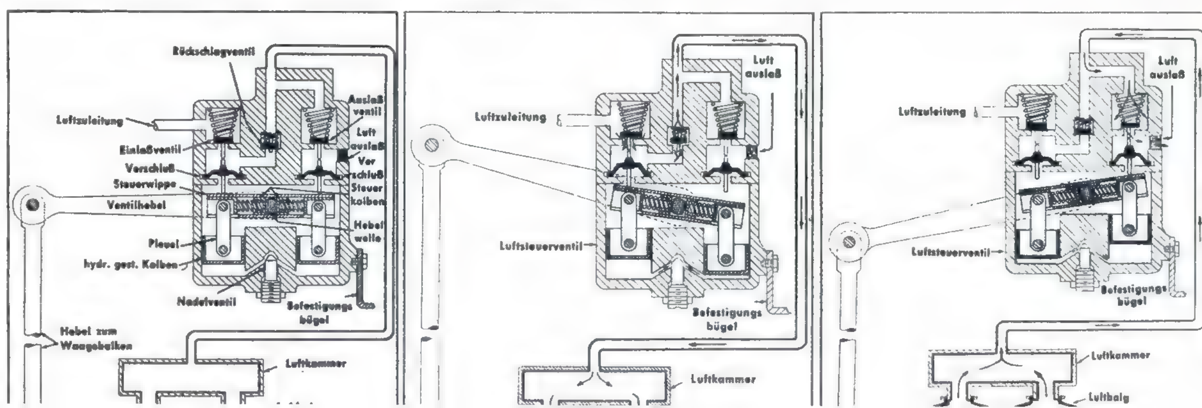
Gemacht wurde das so: Jeder Waagebalken der Radaufhängung ist über ein Gestänge mit einem Steuerventil verbunden. Der Ventilhebel (vergl. Bild) betätigt eine Wippe, die aber federnd am Ventilhebel sitzt und hydraulisch gesteuert nur auf *langsame* Bewegung des Ventilhebels anspricht. Eine Vergrößerung der statischen Belastung verstellt demnach den Ventilhebel samt Wippe und gibt damit der Luft im Vorratsbehälter Gelegenheit, den Druck in der Federluftkammer zu erhöhen, bis der Waagebalken quasi wieder seine Nullstellung erlangt hat. Umgekehrt wird bei Entlastung Luft aus der Luftkammer abgelassen. Das Durchfedern des Waagebalkens beim Überrollen eines Hindernisses geschieht jedoch so schnell, daß zwar der Ventilhebel, nicht aber die Wippe und der Steuerungsmechanismus verstellt wird. Das muß natürlich sein, denn sonst spräche ja der Mechanismus während der Fahrt laufend an.

Sie werden zugeben, daß das recht gescheit gemacht ist. Die Federung ist beispielhaft gut, ein „Holpern" oder Stoßen wie bei Blattfederung gibt es da nicht mehr. Nun muß man allerdings einräumen, daß das Nutzfahrzeug mit seiner ohnehin vorhandenen Druckluftanlage begünstigt ist, was die Luftfederung angeht. Im Personenwagen kann man ihr zuliebe keine solche Anlage einbauen, das ist klar. Wohl aber hat man hier eine hydraulische Anlage an Bord, bzw. ist eine derartige Anlage wesentlich billiger als Druckluft. Wo z. B. schon hydraulische Lenkhilfe vorhanden ist, fehlt auch nicht die Ölpumpe hierfür und damit eine druckerzeugende Vorrichtung. Auch dieser Weg ist im Prinzip längst zu Ende gedacht, und zwar — einmal mehr — bei Citroen, wo die „supension oléo pneumatique" im großen Typ 15 und jetzt im DS 19 berechtigtes Aufsehen erregte.

Als Federelement dient hier zwar nicht Luft, aber ein Gaspolster, dessen Vorspannung hydraulisch geregelt wird, und zwar in Abhängig-

Die Luftfederung bei den General Motors-Omnibussen

Das Steuerschema für die Luftfederung. Links: Normalstellung. Mitte: Aufblasevorgang. Rechts: Luftablaßvorgang.



keit von der Wagenbelastung. Eine Rotationsölpumpe erzeugt den nötigen Öldruck. Das Schemabildchen läßt die genaue Funktion besser erklären. Im eigentlichen Federkörper 1 befindet sich eine Gummikugel C mit Gasfüllung E. Beim Einfedern des Rades wird der Längslenker 2 nach oben gehoben, und der Hebel 3 stößt mit Hilfe einer Stange den Kolben A auf den Federkörper C zu. Zwischen Kolben A und Gummikugel C — oder richtiger: einer vor C befindlichen Membrane — befindet sich Öl, das die Bewegung des Kolbens A weiterleitet. Ist nun die Belastung des Wagens groß, so äußert sich das in einer (langsamen) Einfederung des Rades und in einer Erhöhung des Öldrucks hinter dem Kolben A, was dem automatischen Steuermechanismus 7 weitergemeldet wird und bewirkt, daß die Ölpumpe 6 jetzt mehr Öl in den Raum B pumpt, wodurch das Rad wieder um einen gewissen Betrag ausfedert. Auch hier also eine automatische Anpassung an die statische Belastung. Die sehr sinnreiche Vorrichtung kann sogar zum Anheben des Wagens bei Reifenpanne benützt werden.

Es ist gewiß ein sehr weiter Weg von der alten Blattfeder — Kutschenfederung bis zu so hochentwickelten, weitgehend automatischen Federungen à la Citroen oder General Motors. Er zeigt eines sehr deutlich: Druckluft und Hydraulik eröffnen Wege, die man noch vor kurzem für utopisch oder doch zumindest viel zu kostspielig gehalten hätte. Solche „Servoeinrichtungen" haben offenbar Zukunft, und bezeichnenderweise hat der Franzose Federspiel-Labrosse die Servotechnik zu einem hochinteressanten Experiment für die Abfederung aller vier Räder an einem kleinen Citroen eingespannt. Die Anlage ist zwar hochkompliziert, erlaubt aber, daß der Wagenaufbau stets eben bleibt; Nick- oder Wankbewegungen gibt es nicht mehr. Selbstverständlich bleibt die Höhe des Wagenbodens stets konstant, Neigung des Aufbaus in der Kurve entfällt. Das mag wie Zukunftsmusik klingen, ist aber ein so erstrebenswertes Ziel, daß der Fahrwerkskonstrukteur künftig nicht mehr nur die Achseln zucken kann. „Abrahams Schoß" ist uns vielleicht näher, als wir glauben! *bk.*



Unser Test:

MESSERSCHMITT-KABINENROLLER KR 200

Äußerlich wirkt er wie eine auf Räder gesetzte Flugzeugkabine, es hat viel mit ihr gemeinsam, und der Namenszug auf dem Bug tut das Seine dazu. Dieser Eindruck täuscht jedoch über die Entwicklungsgeschichte des bemerkenswerten Fahrzeuges hinweg: es entstand aus einer langen Reihe von Fahrmaschinen-Experimenten seines Konstrukteurs Fend, der dann bei Messerschmitt auf der Basis seines einsitzigen Dreirades mit Soziussitz den zweisitzigen gedeckten Kabinenroller serienreif machte. Mag dabei gewiß die Parallele zur Flugzeugkabine das Ihre getan haben, so gehörte doch zu einer Serienfertigung angesichts des überaus schwierigen und kritischen Publikums erheblicher Mut, zumal sich die Brauchbarkeit eines ungewöhnlichen und neuen Fahrzeugtyps niemals im Versuchsgelände bestimmen läßt, sondern nur im harten Alltagsbetrieb.

Ungeachtet seines ungewöhnlichen Aussehens, ungeachtet mancher Kinderkrankheit, ungeachtet der unvermeidlichen Vorurteile errang der Kabinenroller echte Popularität, denn er bot etwas, was man bis dahin für unerreichbar gehalten hatte: vollen Wetterschutz, ohne daß man auf Fahrleistung gegenüber dem mit gleichem Motor ausgestatteten Roller oder Motorrad verzichten mußte. Im Gegenteil, der Kabinenroller erlaubte schnelleres und vor allem gleichmäßigeres Fahren als sein hauptsächlicher Konkurrent, das Seitenwagengespann entsprechenden Hubraums, allerdings bei etwas beschränkterem Sitz- und Gepäckraum.

Man könnte eine gewisse Tragik darin sehen, daß der Kabinenroller gerade in der Zeit, als er mit dem Schritt vom Typ KR 175 zum KR 200 zu bemerkenswerter Perfektion entwickelt wurde, so eindrucksvolle Konkurrenten erhielt: die Mobile mit nebeneinanderliegenden Sitzen. Ihnen gegenüber muß der Kabinenroller in seiner Grundanlage als etwas spartanisch anmuten, und es mag manchem Betrachter so erscheinen, als ob hier ein Pioniertyp seine Schuldigkeit getan habe: das Publikum an ungewöhnliche Form zu gewöhnen und ihm vorzuexerzieren, daß ein „Mobil" überhaupt eine breitere Käuferschicht zufriedenstellen kann.

Mit einer so pessimistischen Betrachtungsweise würde man aber übersehen, daß bis dato der Kabinenroller als einziger Kleinfahrzeugtyp um 2500 DM tatsächlich eine vollkommene Harmonie von Motortemperament und Fahreigenschaften bietet. Bei keinem der anderen Mobile ist der Einwand zu überhören, daß die verwendeten Triebwerke nur bei einiger Einfühlung seitens des Fahrers wirklich befriedigendes Mithalten im Verkehrsstrom garantieren — und bei den Typen um 3000 DM liegt bereits der Vergleich zum Kleinstwagen auch hinsichtlich der Haltbarkeit nahe. Der Messerschmitt-Kabinenroller hingegen bietet die Fahrleistung eines gleichstarken Rollers auch bei relativ gleichgültiger Bedienung — und wenn jemand damit langsam fährt, so stört der Kabinenroller im Verkehr schon weniger als ein breites Mobil. Fügt man hinzu, daß die schlanke Form eine flinke Fahrweise begünstigt und daß bei dieser Fahrwerksanordnung die Dreiradprobleme kaum zum Tragen kommen, so ist der Kabinenroller in seiner Art nach wie vor eine perfekte Lösung des Fahrmaschinenproblems.

Zu diesen Schlüssen kam bereits der Tester des Typs KR 175 (AUTO, MOTOR und SPORT 15/1954), und er sagte als Abschluß seines ausführlichen Berichtes:

„Der Wind- und Wetterschutz sowie die Straßenlage auch bei Schlechtwetter (und sicherlich auch auf Schnee und Eis) machen dies Fahrzeug zu einem zuverlässigen Kameraden, den man schätzen und liebgewinnen lernt. Er ist in vielen Dingen noch ein wenig rauh, aber das ist mit zäher Weiterentwicklung leicht hinzubekommen. Verdient hat es der Kabinenroller, daß ihm seine Väter die letzten Untugenden abgewöhnen."

Am KR 200 war nun zu prüfen, wie es mit den damals monierten Untugenden heute steht. Und es kann vorausgeschickt werden, daß sie sämtlich beseitigt wurden — bis auf zwei Punkte: die verhältnismäßig geringen Federwege vorn und die motorradmäßig direkte Lenkung. Mit diesen Eigenschaften hat es aber nach meinen Erfahrungen etwas Besonderes auf sich, worüber ausführlich zu sprechen ist.

Zunächst aber die Ausgestaltungen des KR 200 gegenüber dem KR 175:

- Spurweite vorn 1080 mm statt 920 mm beim KR 175, Fahrwerks- und Karosseriemaße sonst unverändert, Eigengewicht mit etwa 230 kg ungefähr 20 kg höher, Nutzlast mit 200 kg um 50 kg höher!
- hydraulische Stoßdämpfer an jeder Radaufhängung.
- Motor- und Hinterradaufhängung völlig geändert, Motor jetzt in drei Punkten gummigelagert, interessante Wellenverbindung mit als Kardangelenk wirkendem Bogenzahnrad zum Kettenritzel, Kette im Ölbad, Kettenkasten zugleich Schwingarm für das Hinterrad.

- Motor Sachs 200 L, 10 PS bei 5250 U/min, also nur 1 PS Mehrleistung gegenüber dem KR 175, aber günstiger Verlauf von Drehmoment- und Leistungskurve auch in Relation zu den verhältnismäßig weit auseinanderliegenden Gängen.
- Rückwärtsgang (eigentlich vier Rückwärtsgänge), für Rückwärtsfahrt wird der Motor nach Abstellen und Auslaufen im umgekehrten Drehsinn angelassen und läuft rückwärts.
- Größerer Tank, 14 Liter statt 12 Liter (Reserve 2,5 statt 1,5 Liter).
- Anordnung der Bedienungsorgane nach Automobilnorm — der KR 175 hatte zunächst Drehgasgriff an einem motorradähnlichen Lenker.
- Verbesserter Sitzraum für den Beifahrer, etwa 65 cm breite Sitzbank hinten, rechter Teil aufklappbar für Kofferunterbringung.
- Gebogene Frontscheibe mit wesentlich besseren Sichtverhältnissen und großem elektrischen Scheibenwischer. Dach jetzt aus flexiblem Material und abnehmbar, Seitenscheiben herausnehmbar, Fensterrahmen bleibt stehen.
- Änderungen an der Gestaltung von Innenraum und Armaturenbrett.
- Bilux-Lampen 35 Watt statt 25 Watt.

Der Messerschmitt KR 200 wird als Exportmodell und in Standardausführung geliefert, das Exportmodell ist äußerlich an der zweifarbigen Lackierung erkenntlich, der Innenraum ist bei ihm ausgeschlagen, es hat Heizung, Zeituhr, Blendschutz und Zierkappen. In technischer Hinsicht unterscheidet es sich nicht vom Standardmodell.

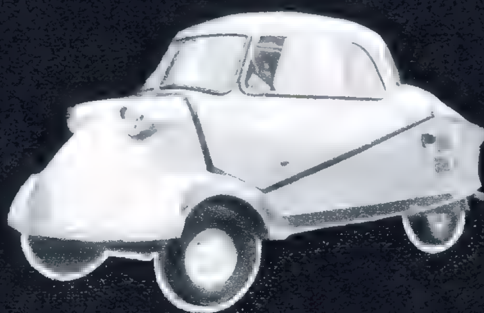
Wir fuhren das Standardmodell, — und zwar kein eigentliches Testfahrzeug, sondern ein bereits über 9000 km ohne mehr als notwendige Pflege im Alltag geschundenes Exemplar. Gerade deshalb ließ sich aber auch ein recht gutes Urteil über die Haltbarkeit gewinnen, und die Beschleunigung war ebenso wie die Fahrleistung bemerkenswert gut. Die prospektmäßige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/st erscheint allerdings lediglich auf dem Tachometer — das geprüfte Fahrzeug lief mit seinem durchaus einwandfreien Motor 91 km/st mit einer Person und 84 km/st mit zwei Personen — aber bereits dies schafft ein Seitenwagengespann mit dem gleichen Motor niemals. Die Beschleunigung fanden wir ebenfalls sehr befriedigend.

Fühlbaren Verschleiß wies bei dem geprüften Fahrzeug lediglich die Spurstangenlagerung auf — anscheinend kann man vom Kleinfahrzeug (noch?) nicht die gleiche Haltbarkeit wie beim Wagen erwarten. Im übrigen war aber die Karosserie im Rahmen des Möglichen dröhn- und klapperfrei, die Scharniere von Motor- und Einstiegklappe waren spielfrei, der Haubenverschluß hielt gut, und im Bereich von Motor- und Radaufhängung war kein merkbarer Verschleiß festzustellen. Mit einiger Sorgfalt wird man wohl alle 10 000 km einmal für Kontrolle und Schmierung der sehr langen Seilzüge von den Bedienungsorganen zum Motor sorgen müssen — allerdings mehr als Vorbeugung gegen unliebsame Überraschungen als aus unmittelbarer Notwendigkeit. Undichte Stellen an Karosseriefugen konnten auch im Dauerregen nicht festgestellt werden — nur beim Ein- und Aussteigen im Regen muß man sich beeilen, wenn die Sitze nicht naß werden sollen.

Beim Einsteigen hat es übrigens der Fahrer leichter als der Passagier, das Problem des Heranrückens an den niedrig liegenden Lenker ist durch den mit einem Griff zurück- und zugleich hochgehobenen Sitz gelöst. Die Sitzposition des Beifahrers ist — am Solozweirad und am Seitenwagen gemessen — durchaus annehmbar, zumal er seine Beine nicht unbedingt rechts und links vom Fahrersitz verstauen muß — sie gehen auch beide auf eine Seite. Sitzt ein Kind mit auf der hinteren Bank, so sind die Verhältnisse natürlich für eine Fernfahrt nicht sonderlich erfreulich, zumal dann als Gepäckraum nur noch der Raum über dem Motor zur Verfügung steht. Aber das ist immer noch besser als auf der Solomaschine,

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MESSERSCHMITT KR 200



MOTOR

Sachs 200 L, Einzylinder-Zweitaktmotor mit Flachkolben (Umkehrspülung), Bohrung × Hub 65 × 58 mm, Hubraum 191 ccm, Verdichtung 1:6,6, Leistung 10 PS bei 5250 U/min, Gebläsekühlung, Bing-Startvergaser, Gemischschmierung 1:25, Tankinhalt 14 Liter (2,5 Liter Reserve), Getriebeschmierung durch Ölfüllung (0,65 Liter), Siba-Anlaßzündlichtanlage (12 Volt 90/135 Watt), 2 Batterien 6 V 12 Amp.st., max. Drehmoment 1,5 mkg bei 4500 U/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Lamellenkupplung (4 Scheiben), Viergang-getriebe, elektrisch geschalteter Rückwärtsgang und Leerlauffalle, Welle zum Kettenritzel, Hinterradkette im Ölbad. Untersetzungen: I. 4,21, II. 2,15, III. 1,44, IV. 1,0, Antrieb 4,21.

FAHRWERK

Rohrrahmen, mittragende Blechverkleidung, vorn Einzelradfederung mit auf Torsion beanspruchten Gummi-Federelementen, hinten Kettenkasten als Schwinge, Gummi-Federelement wie vorn, jedes Rad mit hydraulischem Teleskop-Stoßdämpfer, Spurstangen ohne Lenkgetriebe, direkt an einem Hebel an der Lenksäule angreifend. Seilzugbremsen, 115 mm ⌀, Belagbreite 25 mm, Bremsfläche 170 cm², Reifen 4,00-8" (vorn 0,9–1,2 atü, hinten 1,7–2 atü).

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2030 mm, Spurweite vorn 1080 mm, Bodenfreiheit 160 mm, Außenmaße 2820 × 1220 × 1200 mm, Gewicht vollgetankt 230 kg, zulässiges Gesamtgewicht ca. 430 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang		5 bis 20 km/st
II. Gang		10 bis 48 km/st
III. Gang		15 bis 73 km/st
IV. Gang	mit 1 Person	30 bis 91 km/st
	mit 2 Personen	30 bis 84 km/st

Beschleunigung

0–40 km/st	mit einer Person	6,5 sec
	mit zwei Personen	8,0 sec
0–60 km/st	mit einer Person	13,5 sec
	mit zwei Personen	19,0 sec
0–80 km/st	mit einer Person	35,0 sec
	mit zwei Personen	48,0 sec

Steigfähigkeit maximal 32%

Leistungsgewicht

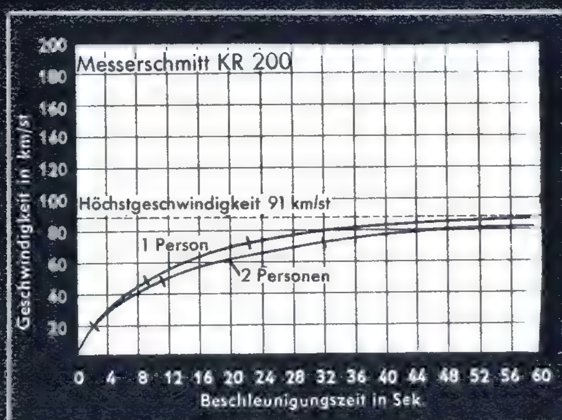
fahrfertig	23 kg/PS
voll besetzt	43 kg/PS

Verbrauch

je nach Fahrweise 3,5–5 Liter/100 km

PREISE

Exportmodell	DM 2535.—
Standardmodell	DM 2395.—
zuzüglich Heizung	DM 65.—

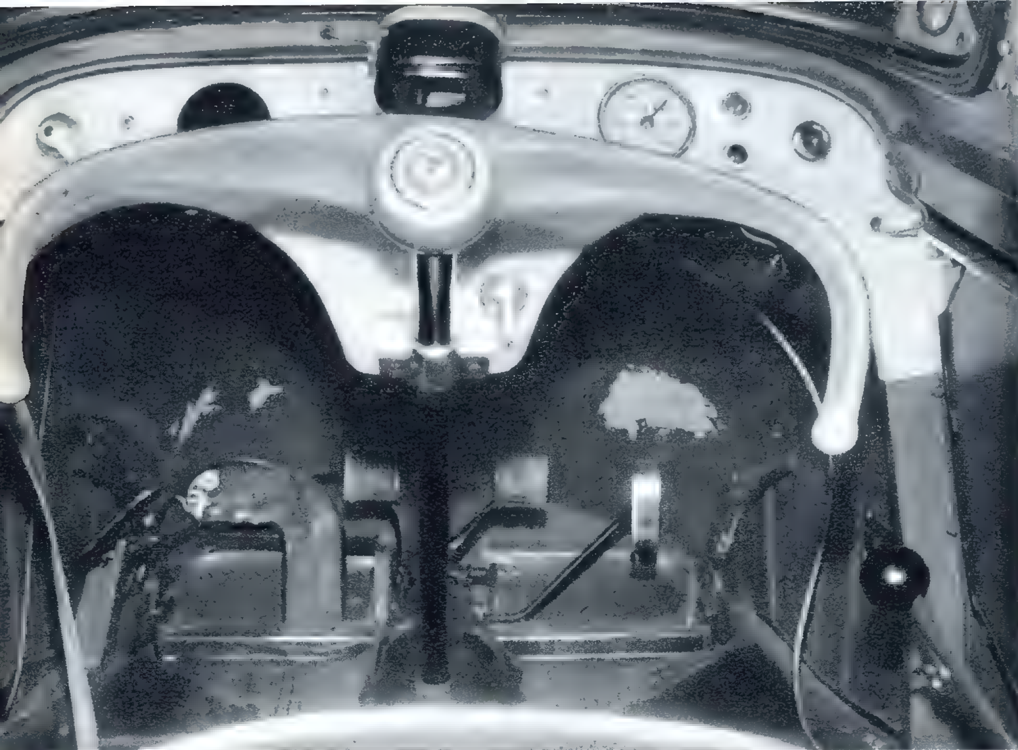


Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr .. DM 29.—

Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 50.— + 5%

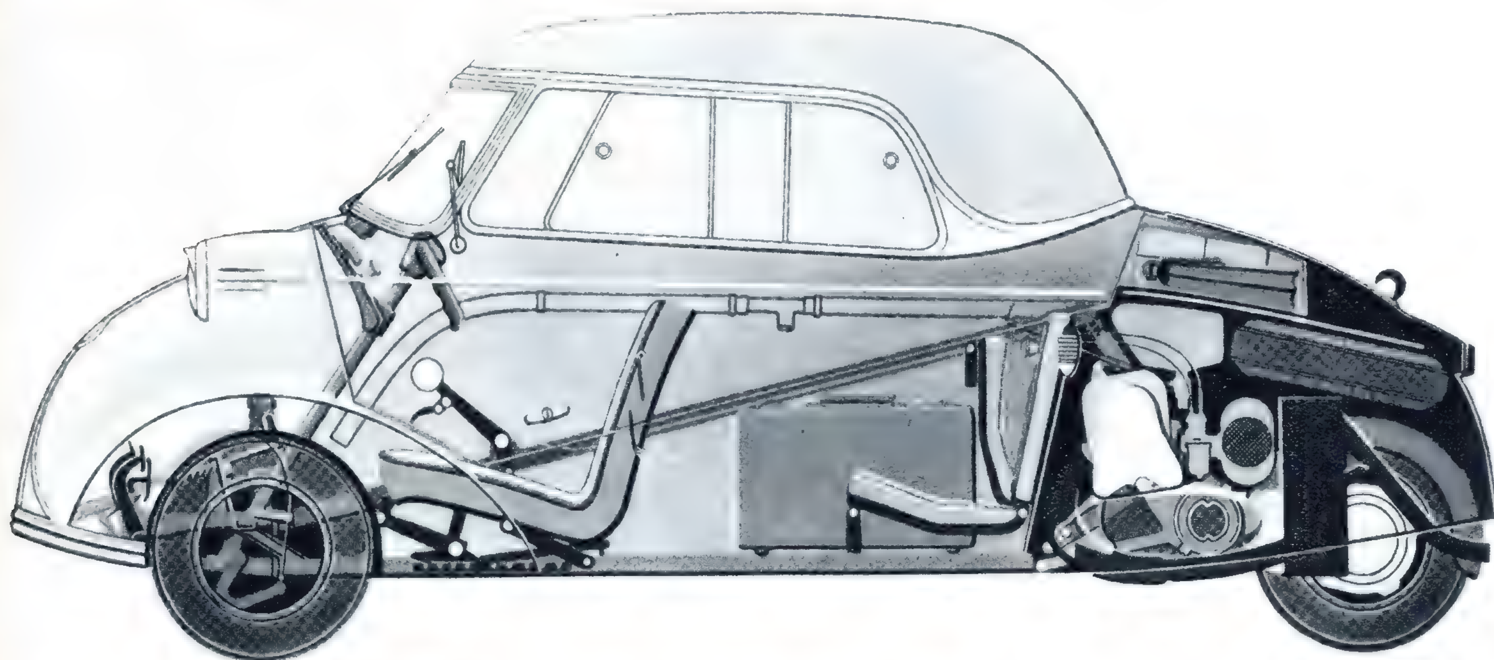
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ...... DM 80.— + 5%



und Außengepäckträger gibt es im Zubehörhandel.

Der Fahrer sitzt ganz ausgezeichnet, man könnte sich schwerlich eine bessere Sitzposition (der Sitz ist weitgehend verstellbar) und bessere Sicht für einen Fahrzeuglenker vorstellen. Bei Regen muß man allerdings die Seitenscheiben schließen, wodurch die Frontscheibe bei dem geringen Luftraum leicht beschlägt. Immerhin hat das Exportmodell aber Heizung und außerdem gibt es bei Regen bekanntlich meist eine Leeseite, wo nichts hereinweht. Den Fahrer irritiert etwas die sehr nahe an seinem Kopf und recht niedrig liegende obere Einfassung der Windschutzscheibe. Eine unangenehme Vorstellung, sich bei einer kleinen Karambolage dort den Kopf zu stoßen.

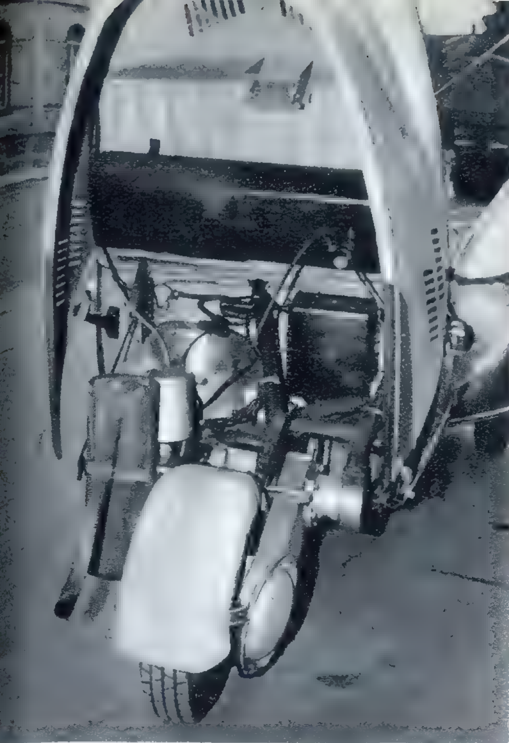
Die spezifischen Fahreigenschaften eines Dreirads sind vielfach Gegenstand erheblicher Kontroversen, und das Thema ist auf jeden Fall eingehende Diskussion wert. Der kritische Punkt ist der, daß beim Dreirad die Kursstabilität des Fahrzeuges unmittelbar vom Verhalten des einzigen Hinterrades abhängig ist. Seitliches Versetzen, sei es als Springen oder Rutschen, muß unmittelbar in der Lenkung pariert werden, und hier stellt der Kabinenroller bei glatter Straße auf Straßenbahnschienen und bei höherer Geschwindigkeit auf schlechten Wegen deutlich höhere Anforderungen als ein Vierrad. Das ist m. E. der Grund, aus dem eine weniger direkte Lenkung ihre bedenklichen Seiten hätte; die





jetzige Anordnung ist unerhört feinfühlig. Der Kabinenroller ist ohnehin mit seinem langen Radstand nicht als „normales“ Dreirad zu klassifizieren, zumal bei ihm die Achslast beim fahrfertigen Gewicht von etwa 230 kg annähernd 50:50% gleichmäßig auf Vorder- und Hinterachse verteilt ist. Etwas Kopflastigkeit bei Besetzung mit einer Person wirkt sich auf die Lenkeigenschaften günstig aus, und bei Besetzung mit zwei Personen ist das Hinterad so belastet, daß Ausbruchsversuche kaum vorkommen und leicht mit dem Lenker abgefangen werden können. Wobei erwähnt werden muß, daß ernsthaftes Weggehen des Hinterrades sehr selten ist — beim Zweirad wäre eine entsprechende kräftige Rutschbewegung kaum mehr zu kompensieren, während man den Kabinenroller ganz instinktiv fängt.

Die größere Spurweite des KR 200 verbessert zweifellos die Kurvenlage und übrigens auch das subjektive Sicherheitsgefühl des Insassen, aber eine noch weichere Federung möchte ich nicht empfehlen. Erfahrungen mit einem Dreirad-Prototyp anderen Fabrikats zeigten mir, daß wiegendes weiches Einfedern einer breit ausladenden Vorderachse beim Dreirad zu einer



kürliche Empfindung, man befände sich in einem Flugzeug. Geschaltet wird mit einem Hebel rechts durch einfaches Betätigen bis zum Anschlag (Ratschenschaltung, Hebeldruck nach vorn = Abwärtsschalten, nach hinten = Aufwärtsschalten), ein kleiner Hebel betätigt die Leerlauffalle, die den jeweils nächstgelegenen Leerlauf zwischen den Gängen einschaltet. Vor dem Anhalten also abwärtsschalten, sonst ist man nachher nicht im Anfahrgang. Man kann die unteren Gänge mit sehr kurzen Schaltpausen durchschalten, wodurch weiterhin ein sehr sauberes Hochbeschleunigen gesichert ist.

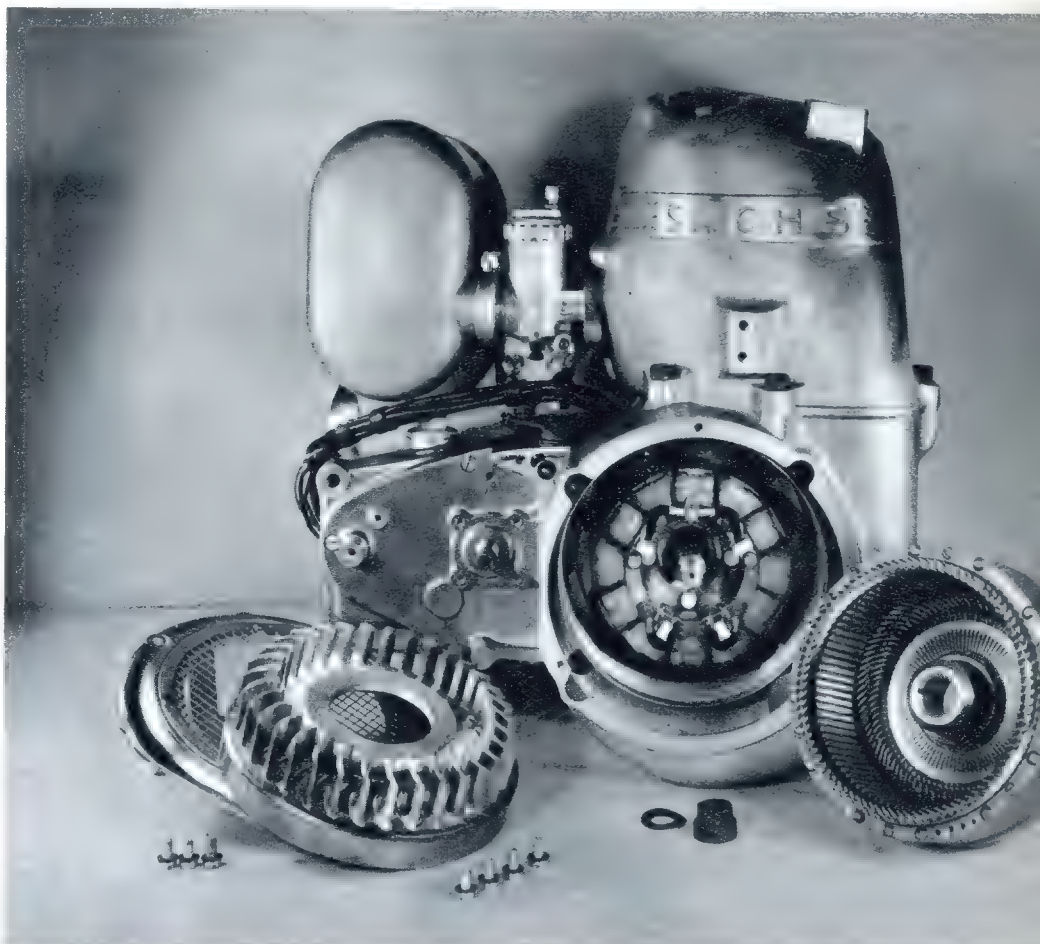
Leistungs- und Drehmomentkurve liegen so günstig, daß sich die verhältnismäßig weite Getriebestufung kaum bemerkbar macht. Der Motor verträgt Dauervollgas und extremes Ausdrehen in den Gängen ohne jegliche Mucken, auch die Kerze sah bemerkenswert gut aus.

Im übrigen zeigt sich beim Fahren mit dem KR 200 eine deutliche Schwelle zwischen der Verwendung als ruhigem Transportmittel und sportlichem Fahren, besonders auf schlechten Straßen: bis 65 km/st kommt jeder Fahrer zurecht, wer darüber hinaus die Motorkraft voll ausnutzt, muß sich fahrerisch auch einzusetzen wissen. Daran hat man allerdings wirklich Freude, und man ist versucht, von einem „Düsenjäger des kleinen Mannes" zu sprechen. Ein Zweiradfahrzeug und auch ein Gespann wird man aus psychischen ebenso wie physischen Gründen nicht mit solcher Gleichmäßigkeit über lange Strecken fahren können.

Wendigkeit, geringer Raumbedarf im Verkehr, sehr gute Sicht und ausgezeichnetes Temperament räumen dem Kabinenroller auch weiterhin einen ganz besonderen Platz unter den Mobilen ein. *Dr. Paul Simsa*

Lenkwirkung des Hinterades führt, die die Schlängeltendenz unangenehm verstärkt. Das macht die Stoßdämpfung besonders wichtig — leider sind Stoßdämpfer der verwendeten Größen nach Motorraderfahrungen nicht allzu haltbar. Fehlen der Stoßdämpfung muß sich trotz der guten Eigenschaften von Gummi-Federelementen zweifellos sehr bemerkbar machen — nicht zuletzt auch in der Kursstabilität, wenn auch der KR 175 ohne die Dämpfer auskam. — Die Bremsen sind voll ausreichend, der simple mechanische Bremsausgleich arbeitet gut — Pflege der Züge ist zu empfehlen. Im übrigen ist die Federung des KR 200 durchaus befriedigend, besonders auch hinten, irgendein Durchschlagen oder hartes Anschlagen gibt es nicht, und von den bei Kleinfahrzeugen oft fast unvermeidlichen Nickschwingungen ist nichts zu spüren — das macht der lange Radstand.

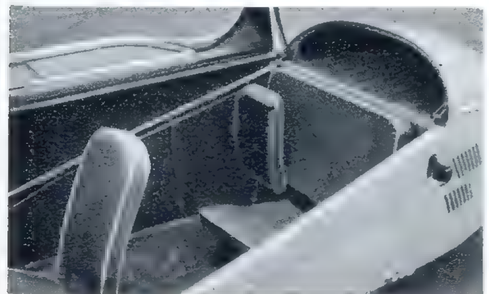
Die Fahrleistung des 200er Sachs ist, wie schon angedeutet, erstaunlich gut, ebenso sein Verhalten im Leerlauf und beim Hochbeschleunigen. Der Motor springt stets zuverlässig an — der Bing-Startvergaser ist schlechthin ideal. Das beim Standardmodell stark hörbare Motorgeräusch (beim Exportmodell dämpft die Auskleidung etwa auf die Innenlautstärke eines alten Volkswagens herab) wird vom Motorrad oder Rollerfahrer kaum als unangenehm empfunden werden, und im übrigen verstärkt es die unwill-



Oben rechts: Der sehr kompakt gebaute Sachs 200, von rechts betrachtet. Zylinder zur Gebläseluftführung ummantelt, motorradmäßiger Einschieber-Startvergaser mit großem Ansauggeräuschdämpfer und Filter. Die Dynastartanlage zeigt beim Zerlegen ihren einfachen Aufbau: rechts der von der Welle abgezogene Anker, links das Schaufelrad des Gebläses und das Verkleidungsgitter. Links vom Lichtmaschinengehäuse die Abtriebswelle des Getriebes, an der beim Messerschmitt die Zwischenwelle zum Kettenritzel ansetzt.

Rechts: Fahrersitz in nach hinten hochgeschobener „Einsteigeposition" — durch diesen konstruktiven Kunstgriff kommen auch Körperbehinderte nach etwas Eingewöhnung mit dem Einsteigen zurecht. Man erkennt hier die Innenausstattung des Exportmodells mit Heizungsschlauch und Seitentasche.

Unten: Fahrersitz nach vorn gerückt in Fahrstellung, der rechte Teil des Beifahrersitzes hochgeklappt zur Unterbringung eines Koffers. Standardmodell ohne Innenauskleidung.







Die Türme von Gent

Foto: C.G.T. (Dédé)

Sie wollen nach Belgien?

DIE UNTERLAGEN
Paß, Triptyk bzw. Carnet und D-Schild. Das ist alles. Die grüne Versicherungskarte nimmt man aber besser trotzdem mit.

DAS GELD
Wie jetzt überall: Freigrenze = 1500 DM oder 1500 DM in Devisen. Im übrigen: 1 belgischer Franc hat 100 Centimes, und für 100 DM bekommen Sie 1135,72 belgische Franken. Manchmal werden aber 8,40 DM nur gegen 100 belgische Francs eingewechselt.

DER ZOLL
Wie überall. Bei Eintags-Ausflügen müssen Sie aber damit rechnen, daß Ihnen der deutsche Zoll hinterher in den Tank guckt!

DIE VERKEHRSREGELN
gleichen den deutschen. Auch die Verkehrsschilder. Was abweicht, ist auch ohne Kommentar verständlich. Ein blaues rundes Schild mit liegendem rotem Kreuz heißt „Anhalteverbot", dasselbe mit nur einem Schrägstrich „Parkverbot".

DIE BELGISCHEN STRASSEN
sind gut im Schuß, das Straßennetz eng, die Kriegsschäden fast vollständig beseitigt. Nur im belgischen Industriegebiet findet man noch Abschnitte mit Kopfsteinpflaster. Bitte Vorsicht bei Regen!

MIT DER AUTOBAHN
Brüssel–Ostende ist nicht viel anzufangen: einmal ist sie nur ganze 48 km lang, dann fehlt ihr nördliches und südliches Endstück, und schließlich umgeht sie die beiden lohnenden Orte Gent und Brügge.

REPARATURWERKSTÄTTEN UND TANKSTELLEN
findet man überall. Desgleichen die bekanntesten Benzinmarken. Und schließlich auch Dieselöl. Belgische Monteure verstehen ihr Metier.

BENZIN UND ÖL
Benzin ist nicht teuer. Pro Liter bezahlt man 6.60 bFr, auf Touristenschein, den man bei der Einfahrt besorgt, sogar nur 5 bFr. Dieselkraftstoff ist auch billig, und Motorenöl schwankt je nach der Marke.

ALS SCHÖNSTE REISEZEIT
gilt für Belgien der Sommer. Für die Küste die Monate Juli–August. Der alten Städte wegen lohnt es sich, auch im Herbst hierher zu fahren. Im übrigen zählen in Belgien die Oster- und Pfingstferien mit zur „Hochsaison".

AUSGANGSPUNKT
für eine Fahrt nach Belgien ist Aachen. Das liegt unmittelbar an der belgischen Grenze, und hier laufen die B-1 von Düsseldorf und die B-55 von Köln zusammen. Genau genommen 23 km zuvor. In Jülich. Wer vom Süden einfahren will, wähle Trier als Ausgangspunkt. Von hier sind es 12 km bis zur luxemburgischen Grenze und dann noch 52 km quer durch das Großherzogtum durch.

GEOGRAPHISCH BETRACHTET
ist der größte Teil Belgiens Tiefland. Südlich der Meuse-Sambre-Linie liegt ein Bergland, das aber nur an wenigen Stellen die 500-Meter-Höhenlinie überschreitet. Der Anteil an der Nordseeküste ist relativ klein (70 km); vorgelagerte Inseln gibt es keine.

GEOLOGISCH GESEHEN
trifft man von der Küste in Richtung auf Luxemburg auf folgende Formationen: Dünen – See- und Flußmarschen – sandige Geestrücken – lehmiges Tertiärland – Kalkzone des Ardennenvorlandes – Schieferzone der Ardennen – und die Mergelzone des lothringischen Stufenlandes. Östlich von Lüttich liegt dann noch isoliert das lehmbedeckte Kreideplateau von Herve.

DIE GROSSEN ENTFERNUNGEN
Da die Nord-Süd-Linie Antwerpen–Mons nur etwas über 100 Kilometer und die Ost-West-Linie Orlon–Ostende nur etwas über 300 km mißt, sind die Entfernungen relativ klein.

VON AACHEN AUS
betragen die Hauptentfernungen: Lüttich = 44 km; Brüssel = 148 km, Bouillon = 163 km; Antwerpen = 195 km; Mons = 203 km und Ostende = 271 km.

VON TRIER AUS
sind es bis nach Lüttich 211 km; bis nach Mons 238 km, bis nach Brüssel 266 km, bis nach Antwerpen 313 km und bis nach Ostende 389 km. Das sind also alles Werte, die man an einem Tag schaffen kann.

DIE HOTELS
in Belgien sind durchweg gut. „Hotel" darf sich nur derjenige Übernachtungsbetrieb nennen, der vom G. K. für Fremdenverkehr geprüft wurde. Auf die in den Empfangshallen ausgehängten Zimmerverzeichnisse dürfen außer Trinkgeldern keine weiteren Zuschläge erhoben werden. Damit sind Sie vor Überraschungen sicher.

ANZURATEN IST
Zimmervorausbestellung zur Hauptsaison vom ersten Juli bis Ende August, und zu den Oster- und Pfingstferien. In den Seebädern während der Badezeit und in Brüssel und Antwerpen, wo eigentlich jeden Monat etwas los ist, das ganze Jahr über.

TRINKGELDER
gibt es auch hier: Hotels und Restaurants rechnen 10–15% auf die Gesamtsumme. Eine einheitliche Regelung gibt es nicht. Ist man zufrieden, so legt man noch was extra dazu.

IN DEN RESTAURANTS
ißt man ausgezeichnet. Die Zubereitung erinnert an die französische Küche, aber die Auswahl ist hier in der Regel größer. Das Hauptgemüse sind die Endivien, die es in jeder Zubereitungsform gibt.

BELGISCHE SPEZIALGERICHTE
sind zunächst die vielen Seetiergerichte, die man auch in Brüssel und anderswo binnenwärts findet, dann die gekochte und dann mit zehnerlei Zutaten gebratene Gans und in Flandern der gebratene Hase mit Pflaumen. „Beefsteak et frites" gibt es in Brüssel in jedem Restaurant.

ZWEI VOKABELN
müssen Sie auswendig lernen: „Waaterzoi" = Seefischragout (sehr zu empfehlen) und „Witloof" = Endivie, die gebacken ganz ausgezeichnet schmeckt.

VOM GROSSEN TRUNK
Wein ist in Belgien relativ teuer. Denn die eigenen Weinberge fehlen. Dafür trinkt man Bier, das gut schmeckt und in einer Vielzahl von Marken zu haben ist.

DER BLAUE DUNST
Da man in Belgien so ungefähr alles kaufen kann, was irgendwo in der Welt wächst oder produziert wird, haben Sie in Rauchwaren jede erdenkliche Auswahl. 20 Zigaretten kosten 8–15 bFr.

DIE PREISE
Für ein Einbettzimmer bezahlt man pro Nacht 40–150 bFr; für ein Frühstück 15–25 bFr; für ein Mittagessen 35–100 bFr, und für das Nachtmahl ebensoviel. Vollpension gibt es wie überall ab 3 Tagen. Die kostet pro Gast 100–225 bFr. Wenn Sie von den hier angegebenen Mindestsätzen und Maximalzahlen die Mitte nehmen, dann sind Sie schon sehr anständig untergebracht bzw. brauchen sich im Restaurant nichts zu verkneifen.

SELBSTVERSORGER
haben mit folgenden Ausgaben zu rechnen: (Angaben in kg und bFr). Milch = 6; Brot = 8; Mehl = 8; Teigwaren 25–30; Fisch 40–60; Fleisch 70–100; Butter 95. Die belgische Wurst kann sehr empfohlen werden. Die gibt es in überraschender Auswahl.

CAMPING
Viele große und saubere Zeltplätze. Oft idyllisch gelegen. Viel Betrieb – zum Weekend scheint ganz Belgien zum zelten zu fahren. Deshalb an Samstagen rechtzeitig eintreffen!

DIE KÜSTE
Belgiens Küste ist flach und sandig. Zur Hauptsaison ist sie ein einziger Badestrand. Die großen Seebäder sind hier das internationale Ostende, Blankenberghe und Knokke-Le Zoute.

IN FLANDERN
müssen Sie sich Brügge mit seinen alten Palästen und stillen Kanälen merken, und dann das auf 40 kleinen Inseln erbaute Gent mit den Begonienfeldern drumherum.

BRÜSSEL UND ANTWERPEN
sind die beiden großen Handelsstädte Belgiens; Brüssel wirkt elegant, Antwerpen ist reicher an Kunstschätzen und Baudenkmälern. Und dazu der größte Hafen des Landes.

DER HENNEGAU
ist nicht allein Industriegebiet; der mittelalterliche „Drachenkampf" am Dreifaltigkeitssonntag in Mons ist nicht nur ein Erlebnis, sondern lebendiges Mittelalter.

DAS MAASTAL
mit seinen wilden Rosen, Burgen und dem verschwiegenen Goldschmiedeort Huy ist anziehend und lieblich zu gleichen Teilen. Als Standort wählt man hier Lüttich oder Dinant.

DIE GEBÜSCH- UND WALDBESTANDENEN ARDENNEN
zeigen abwechselnde Landschaftsbilder: hier merken Sie sich vor allem die Grotten von Han und das elegante Thermalbad Spa.

ORTE, DIE SIE SICH SONST MERKEN MÜSSEN
da sind Charleroi mit seinem sehenswerten mineralogischen Museum, Löwen mit seinen architektonischen Intimitäten, Mecheln mit seiner „Tuchhalle", das auf den Mauern eines römischen Kastells erbaute Mons und Tournai mit der größten romanischen Kathedrale Belgiens.

AN ZEIT
können Sie es sich in Belgien einrichten, wie Sie es wollen: in einer knappen Woche kann man „alles" gesehen haben, und wer es genauer nimmt, der hat in drei Wochen zu tun, um sich einen Überblick zu verschaffen.

UNSER RUNDREISEVORSCHLAG
ist folgender: Aachen – Lüttich–Namur–Charleroi–Mons–Brüssel–Löwen – Antwerpen–Gent – Brügge–Ostende–Courtrai–Brüssel–Namur–Lanant–Arlon–Luxemburg–Trier. Das sind rund 900 Kilometer – und das ist notfalls in 4 Tagen zu schaffen.

WAS SIE SONST WISSEN MÜSSEN
Belgisches Geld gilt auch in Luxemburg – aber nicht umgekehrt! Und über die belgisch-luxemburgische Grenze fährt man, ohne die Grenzpapiere des Wagens abstempeln zu lassen. Aber dafür muß man dann in Wasserbillig aufpassen, daß das Grenzdokument definitiv gelöscht wird.

DIE SPRACHE
Die Nationalsprache Belgiens ist französisch. Die holländischen Dialekt sprechenden Flamen verstehen aber in der Mehrzahl der Fälle genau so etwas deutsch, wie die südlich der Meuse wohnenden Wallonen.

IM ÜBRIGEN
Belgien ist ein durchaus besuchenswertes Land. Es lebt sich hier gut, man ist hilfsbereit und kommt den Fremden nett entgegen – aber trotz der niedrigen Preise merkt man hinterher, daß man in Brüssel eigentlich genau so teuer wie in Paris gelebt hat. Aber trotzdem sollte man mal dort gewesen sein.

Ulrich Sempert

Londoner Motor Show

Wäre es nach Napoleon gegangen, würden wir heute vom Festland nach England mit dem Auto fahren. Er schlug nämlich schon im Jahre 1802 dem englischen Staatsmann James Fox den gemeinsamen Bau eines Kanaltunnels vor. Wenn sich der Plan damals auch zerschlug, kam es 50 Jahre später doch zur Gründung der Channel Tunnel Co. Ltd. und — was die wenigsten wissen — ein Vierteljahrhundert darauf auch zur Inangriffnahme des Plans. 1875 hatten die Franzosen ihren Tunnel von Calais bereits 2,5 km weit unter dem Kanal in Richtung England getrieben, die Briten folgten 1881 und kamen von Dover aus dem französischen Stollen entgegen. Als der englische Stollen schon 1 Meile weit unter den Kanal führte, bemächtigte sich der britischen Presse plötzlich die Angst, die splendid isolation könne durch die Verbindung mit dem Festland gefährdet sein. Generale und Admirale hoben warnend ihre Stimme, und unter dem Druck der Öffentlichkeit zog das Parlament die Genehmigung zum Weiterbau zurück.

Noch immer aber besteht die Kanal-Tunnel-Gesellschaft mit £ 100 000,— Aktienkapital und zwei langen Stollen unter der See, die seit einem dreiviertel Jahrhundert darauf warten, sich zu vereinen. Anfang dieses Jahres kam es wiederum zu einer Parlamentsdiskussion des Tunnelprojektes, das inzwischen sogar vom SHAPE befürwortet wird. Aber ein vom englischen Verkehrsminister eingesetzter Ausschuß ließ es von neuem ins Wasser fallen.

So entschloß ich mich also, zur Londoner Motor Show zu fliegen.

*

Der Flug von Zürich nach London mit der DC 6 B dauert 2 Std. 20 Min. Doch vom Eintreffen auf Londons inzwischen modernst ausgebautem Airport (die Omnibusse fahren jetzt unter ihm hindurch in die Stadt) bis zum Hotel braucht man mit Abfertigung, Bus und Taxi noch einmal rund zwei Stunden. Es ist alles relativ — auch die Reisezeiten mit den modernen Verkehrsmitteln. Ich traf im Flugzeug Rudi Caracciola und unterhielt mich mit ihm über die alten Zeiten der Rennfahrerei, als man noch mit 2½ t schweren und miserabel gebremsten SSK 107 Schnitt auf dem Nürburgring fuhr — die Fahrer pflegten nach den Rennen blutige Hände zu haben . . .

Im Hotelzimmer der Elfmillionenstadt liegt eine Bibel; außerdem ist es mit einem elektrischen Heizofen ausgerüstet, der jedoch erst nach Einwurf einer Münze in Betrieb gesetzt werden kann — nach Art der Gasautomaten, wie man sie früher auch bei uns kannte. In der Hotelbar sitzt bereits Mr. Roberts vom Bugatti Owners Club und füllt, kaum daß wir uns begrüßt haben, drei doppelte Whisky in meinen in jeder Hinsicht noch völlig nüchternen Körper.

*

Für Kontinentale ist Englands Mentalität nicht leicht zu verstehen. Die altertümlichen Taxis, deren einheitlicher Aufbau polizeilichen Bestimmungen von Werweißwann entsprechen muß (erst vor einem Jahr wurden hydraulische Bremsen zugelassen!), die Art, wie man sich mit Schnurrbart, Schirm und steifem, schwarzem Bowler auf der Straße bewegt, das sonderbare Essen und der aus allem sich aufdrängende Hang zur Tradition, zur Wertschätzung dessen, was auch schon vorgestern gut war — zuerst ist das alles sehr fremd. In dieser Beständigkeit, Geduld und Zähigkeit aber steckt Englands Kraft. Wer dies Land verstehen will, muß sich durch Nebel, Hammelfleisch, stereotype Höflichkeit und immer neues Erstaunen bis zum Grunde durcharbeiten und darf nicht verzagen. Denn was dahinter kommt, ist aller Mühen wert.

Um eine Vorstellung von dem zu bekommen, was das Leben in England so besonders lebenswert macht, muß man nicht für vier Tage nach London, sondern für vier Wochen aufs Land gehen. Denn die vier Tage reichen kaum, sich in den Modellen der britischen Autoindustrie zurechtzufinden.

Es gibt kein Land in der Welt mit so vielen Autotypen wie England. Trotzdem sind die englischen Modelle in ihren Konstruktionsmerkmalen von einer Uniformität wie sonst nirgendwo in Europa. Man kann verallgemeinern, daß der typische britische Wagen einen wassergekühlten und kopfgesteuerten 4- oder 6-Zylinder-Frontmotor in Reihe besitzt in einem Chassis, dessen Vorderräder an Querlenkern und Schraubenfedern aufgehängt sind, während die angetriebenen Hinterräder an einer starren Achse sitzen. Es gibt als Ausnahme zwei Vollschwingachser: AC und Lagonda. Aber es gibt keine V-, Zweitakt- oder luftgekühlten Motoren, keine Heckmotor- oder Frontantriebswagen.

Gerade auf dem Gebiet des Kleinwagens, auf dem England zwischen den Kriegen führend war, hat es mit seinen konventionell gebliebenen Konstruktionen sich von den viel originelleren Konzeptionen des Kontinents — kommen sie nun aus Italien, Frankreich oder Deutschland — völlig den Rang ablaufen lassen. Man braucht nur an Fiat, Renault, Citroen, Panhard, DKW, Lloyd und VW zu denken — kein einziger entspricht den von den Vätern her überkommenen Bauprinzipien der britischen Inseln.

*

Trotz allem sind sie weiterhin das Land mit den zahlen- und wertmäßig höchsten Autoexporten und die Autoindustrie deckt 14% des britischen Gesamtexportes. Aber es ist unverkennbar, wie auf den für den Import britischer Kleinwagen in Frage kommenden Märkten dieser zurückgeht. Die Ziffern für die ersten 8 Monate des Jahres 1955 zeigen es (in Klammern die Vergleichszeit des Vorjahres):

Schweden	15 727 Stück	(30 237)
Dänemark	6 721 Stück	(9 206)
Kanada	10 901 Stück	(14 119)
USA	14 123 Stück	(18 716)

Wenn der Gesamtexport trotzdem stieg, so wegen der besonderen Importbedingungen im britischen Commonwealth.

*

Kommen wir nun nach dieser Vorrede zur Sache: Zu den in Earls Court ausgestellten Autos. Der Mittelpunkt ist auch in London Citroens neuer DS 19, den wir an anderer Stelle dieses Heftes ausführlich würdigen. Aber auch die englische Industrie bringt einige unseren Lesern noch nicht bekannte Neukonstruktionen wie den 2,4 Liter Jaguar, die beiden 2,3 Liter Armstrong-Siddeley mit 4 oder 6 Zylinder-Motor, den 1, 4 Liter Sunbeam-Rapier und den langerwarteten neuen Standard-Vanguard. Darüber hinaus gibt es eine Menge von Detailänderungen, neue — meist Stationwagon — Karosserieausführungen und technische Modifikationen, unter denen verbesserte bzw. durch Servo-Wirkung in der Bedienung erleichterte Bremsen sowie die immer mehr gebotene wahlweise Einbaumöglichkeit des Laycock-de Normanville-Schnellganges (fast durchweg gegen Aufpreis) die hervorstechendsten sind. Ebenfalls nicht zu übersehen ist der Trend zu zweifarbigen Karosserien mit freundlicherem Interieur — das, was Hillmann stolz als „gay look" ankündigt. Aber weiterhin unvermindert bleibt ihnen fast allen der spezifische „British look" eigen, jene sonderbar eigenwilligen und keineswegs glücklichen Karosserieformen, die für den kontinentalen Geschmack mit allen vier Rädern und einem zusätzlichen Anker dem Boden der Tradition verhaftet sind.

Natürlich fehlt auch 1955 nicht der im Auftrag Sir Bernard Dockers von Hooper karossierte Spezial-Daimler, diesmal ohne handgemalte

Das Kühlergesicht des neuen Jaguar 2,4 Liter hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem des Rennsportwagens vom Typ D. Nur, daß dieser nicht insgesamt 8 Löcher für Scheinwerfer und Lufteintritt in der Front aufweist.



Eine für den konservativen britischen Automobilbau typische Marke – nicht nur im altväterlich anmutenden Kühlergesicht – stellt Rover dar. Tradition und Qualität reichen sich bei ihm die Hände.



Sterne auf der Karosserie, dafür schlicht mit massivem Gold belegt überall da, wo man bei anderen Autos Metall in seiner ursprünglichen Farbe erkennt. Selbst die im Kofferraum verstauten aufklappbaren Camping-Stühlchen haben schwervergoldete Beine. Der protzige Goldfasan paßte in die Ära Ludwigs XIV., und vermutlich auch Sir Bernard. Auch das auf der Insel so beliebte „razor edged"-Heck findet man verschiedentlich wieder, nicht aber — und das ist auch typisch für die nüchtern-ehrliche britische Mentalität — jene aufgepappten falschen Drahtspeichenräder mit vermeintlichen Rudgenaben, die auf dem Kontinent und in USA so rasch Schule gemacht haben.

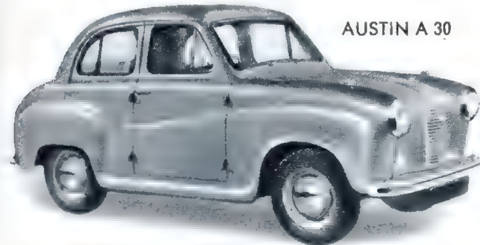
Interessant mag ferner sein, daß fast alle englischen Wagen auf dem Heimatmarkt mehr oder minder lange Lieferfristen besitzen, daß der Eintrittspreis der Motor Show an Vormittagen £ 1,— (ca. 12,— DM) beträgt — und daß sie trotzdem überfüllt ist.

Fassen wir nun die englischen Personenwagen nach den Produktionsgruppen zusammen. Da ist zunächst die BMC, British Motor Corporation, mit Austin, Austin-Healey, MG, Morris, Riley und Wolseley.

*

Austin

So beginnen wir mit Austin. Der Kleinste ist der A 30 mit 0,8 Liter 30 PS-Motor. Nur neue Karosseriefarben. Der A 40 (bis auf den Motor völlig identisch mit dem A 50 „Cambridge", 1,2 Liter 42 PS bzw. 1,5 Liter 50 PS) ist eben-


AUSTIN A 30

falls in neuen Farben, außerdem auf Wunsch mit Schiebedach und schlauchlosen Reifen lieferbar. Der 6 Zylinder A 90 „Westminster" hat serienmäßig schlauchlose Reifen und ist neuerdings mit


AUSTIN-HEALEY

Schnellgang lieferbar (2,6 Liter 85 PS). Die „Princess" (A 135, 4 Liter-6 Zylinder, 130 PS), in ihrer Gestalt demonstrativ eckig auf Rolls-Royce-Stil gequetscht, ebenfalls schlauchlos ausgerüstet, ist nun gegen Aufpreis mit automatischer Borg-Warner-Kraftübertragung zu haben, wie sie auch bei Jaguar, Bentley und Rolls-Royce zu finden ist. Der Austin-Healey-Sportwagen schließlich erhielt ein neues Getriebe und dickere Bremstrommeln, die die Gesamtbremsfläche vergrößern (2,7 Liter-Vierzylinder, 90 PS).

MG

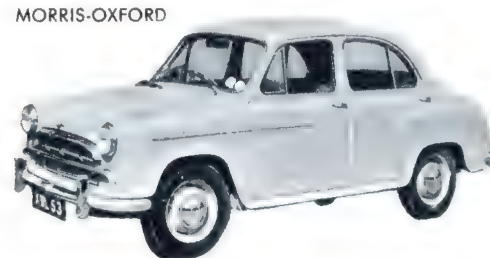
Mittelpunkt des MG-Standes ist der schon von Frankfurt her bekannte neue MG-A (1,5 Liter-Vierzylinder, 68 PS), für die meisten

MG-A


jungen Engländer der Traum von einem Sportwagen. Unverändert blieb der Magnette mit auf 60 PS reduziertem Motor in der Limousine.

Morris

Die gleichen BMC-Motoren wie bei Austin und MG findet man auch in den Morris-Typen wieder. Der kleine „Minor" entspricht antriebsmäßig dem A 30 „Seven", der „Cowley" dem

MORRIS-OXFORD


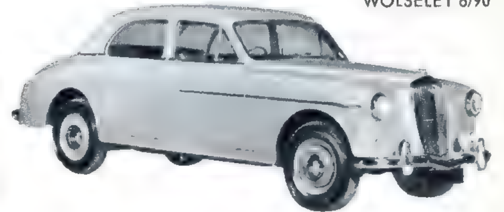
A 40 „Cambridge", der „Oxford" dem „Magnette", nur daß der Motor auf 50 PS reduziert ist, und der „Isis" schließlich hat die A 90-Maschine des „Westminster". Die Karosserien hingegen sind völlig verschieden. Sämtliche Morris-Modelle blieben unverändert.

Riley

Der Riley-Pathfinder, ein 2,4 Liter von 110 PS (46 PS pro Liter!), hat einiges Unorthodoxe. Sein Vierzylinder-Motor weist zwei untenliegende Nockenwellen auf, die die im Winkel von 90° im Kopf hängenden Ventile von beiden Seiten des Zylinderblocks her über Stoßstangen betätigen. Das Fahrgestell weist — m. W. noch nie im Serienwagenbau, aber beim MB 196 exemplifiziert — verrippte Stoßdämpfergehäuse auf. Ein neues Armaturenbrett (natürlich in Edelholz!) wurde eingeführt. Sämtliche drei ausgestellten Wagen waren lila („das hebt Ihnen!") lackiert.

Wolseley

Wolseley, eine bei uns praktisch unbekannte Marke, bringt seine beiden unveränderten Modelle, den Typ 4-44 mit 1,25 Liter-Vierzylindermotor von 46 PS, sowie den 6-90 mit

WOLSELEY 6/90


dem 2,6 Liter BMC-Motor, der hier 95 PS abgibt. Der letztere ist neuerdings mit halbautomatischem Borg-Warner-Schnellgang erhältlich. Während er Chassis und Karosserie aufweist, ist der Typ 4-44 selbsttragend ausgeführt. Die beiden Wagen sind im Aussehen sehr ähnlich und im übrigen in England sehr beliebt.

Hillman

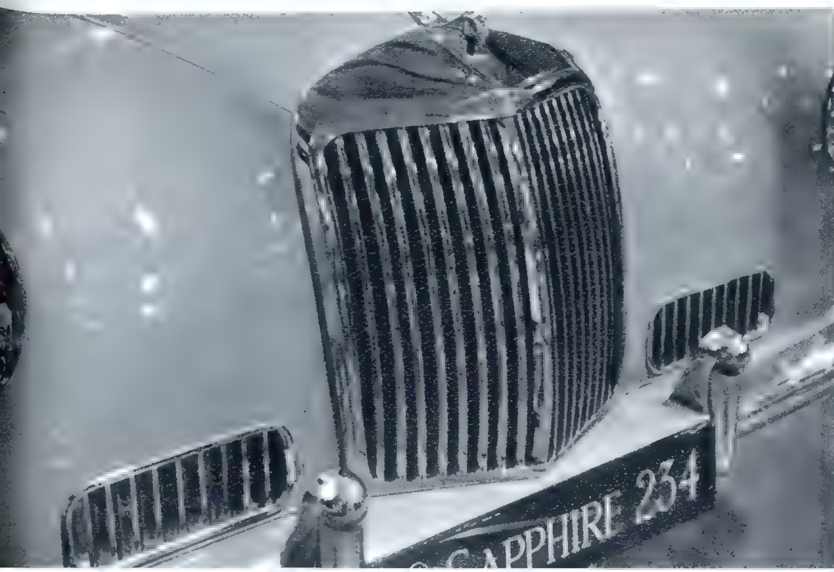
Die Firmen Hillman, Humber und Sunbeam gehören zur Rootes-Gruppe, wobei der Hillman mit seinen fünf verschiedenen Karosserietypen der billigere Wagen für die Masse ist, der Humber sich mehr an repräsentative Käuferschichten und der Sunbeam schließlich an die sportlich Interessierten wendet. Beim Hillman gibt es zwei Motortypen: den seitengesteuerten 1,3 Liter-Vierzylinder, der jetzt nur noch im „Husky"-Stationwagon zum Einbau gelangt, während der „Minx-Spezial" und das „Estate Car" neuerdings den kopfgesteuerten 1,4 Liter besitzen, wie er auch im „Californian" und „Minx de Luxe" verwendet wird. Alle Hillman-Modelle besitzen selbsttragende Karosserien. Die einzigen augenfälligen Änderungen für 1956 sind fröhliche Zweifarblackierungen — der „gay look".

HILLMAN-MINX


Humber

Neue Karosseriefarben auch bei den beiden Humber-Modellen („Hawk" mit 2,3 Liter 70 PS und „Super Snipe" mit 4,1 Liter 130 PS). Der

Neu in Earls Court: Armstrong-Siddeley Sapphire 234. Es gibt ihn interessanterweise mit 2 Motortypen gleichen Hubraums, jedoch als 4- oder 6-Zylinder von 120 bzw. 85 PS. Karosserie teilweise aus Leichtmetall.



Eins der teuersten englischen Autos ist der Bentley-Continental mit rund DM 100 000,– (hier karossiert von Park Ward). In ihrem technischen Aufbau sind Bentley und Rolls-Royce identisch.



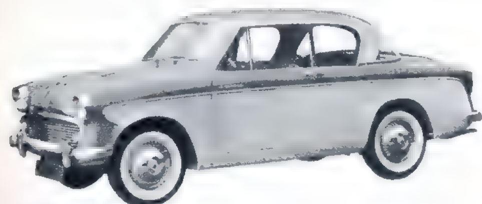
letztere neuerdings mit Laycock-de Normanville-Schnellgang lieferbar. Neu ein „Estate car" auf „Hawk"-Chassis, wie denn überhaupt diese Sorte von Mehrzweckkarosserien in schneller Ausbreitung begriffen ist.

HUMBER SUPER SNIPE



Sunbeam

Neben der unverändert gebliebenen Mark III-Sunbeam-Limousine (4 Zylinder 2,3 Liter von 80 PS) erscheint die alteingeführte Firma mit einem völlig neuen Modell, dem „Rapier", der die quadratische 1390 ccm-Vierzylinder-Maschine der Rootes-Groop enthält, wie sie auch im Hillman verwendet wird, die aber durch höhere Verdichtung (8:1) und eine Reihe von Änderungen auf 57,5 PS bei 5000 U/min gebracht worden ist. Im Gegensatz zum Mark III ist die Karosserie des „Rapier" selbsttragend ausgeführt. Die Hinter-



SUNBEAM-RAPIER

achse ist wie üblich starr, und die Vorderräder sind (wie ebenfalls üblich) an durch Schraubenfedern abgefederten Dreiecksquerlenkern aufgehängt. Der Wagen ist serienmäßig mit Schnellgang ausgerüstet und soll rund 140 km/st erreichen. Die Karosserie unterscheidet sich völlig von den bisherigen Sunbeam-Linien, ergibt durch herumgezogenes Rückfenster und fehlende Seitenpfosten gute Sichtverhältnisse und ist von vornherein als Zweifarbaufbau ausgelegt. Grundsätzlich soll der zweitürige Rapier ein Viersitzer und nicht mehr sein. So ist also der umbaute Innenraum unter dieser Maßgabe entworfen und eher sportlich als ausgesprochen großzügig anzusprechen. Sunbeam will offenbar mit diesem Typ in eine Käuferschicht eindringen, für die der bisherige 2,3 Liter-Wagen in Anschaffung und Unterhalt zu teuer war.

Ford

Der Mentalität der Käuferschaft entsprechend, hat auch die britische Ford-Company ein äußerst vielseitiges Typenprogramm. Es reicht vom äußerlich wie 1930 aussehenden „Popular" (1,2 Liter, 30 PS), dem billigsten Viersitzer auf dem britischen Markt, über die „Anglia"- und „Prefect"-Reihe (beides 1,2 Liter, 36 PS-Wagen, davon der letztere viertürig) und den 1,5 Liter „Consul" mit 47 PS bis zum „Zephyr", einem Sechszylinder 2,3 Liter mit 68 PS, von dem es wiederum eine „Zodiac" genannte Luxusausführung gibt, bei der die Leistung auf 71 PS gesteigert wurde. Alle diese Typen blieben unverändert, dafür kamen zwei neue Stationwagon-Ausführungen hinzu: der „Escort" auf „Anglia"- und der „Squire" auf „Prefect"-Chassis.



FORD-SQUIRE

Jaguar

Die vor dem Krieg eigentlich nur wenigen Sportfans und Fachleuten bekannte Marke Jaguar wurde erst durch den Erfolg, den sie mit der 1949 auf den Markt gebrachten XK 120-Konstruktion besonders auf den Exportmärkten erzielte, zu einer größeren Firma. Jahrelang war der XK 120-Sportwagen ebenso wie die mit dem gleichen Motor ausgerüstete MK VII-Limousine in den USA der Inbegriff des europäischen Sportwagens, und fast die ganze Produktion aus Coventry wurde über den Ozean verschifft. Inzwischen ist die Sportwagenkonkurrenz auf dem USA-Markt wesentlich schärfer geworden, und die „Jags", die sechs Jahre hindurch ihre äußere Form nicht änderten, haben viel an Bedeutung verloren. Im vorigen Jahr wurde die Leistung des 3,5 Liter-Sechszylinder-Motors mit 2 obenliegenden Nockenwellen von 160 auf 190 PS gesteigert. Aber schon da sprach man von einem neuen Kleinwagenmodell, das den Ruf des Jaguar neuerlich festigen sollte. Dieser 2,5 Liter (trotz seinem Hubraum von 2483 ccm offiziell „2,4 Liter" genannt) wurde nun in Earls Court erstmals gezeigt, jedoch nicht, wie eigentlich erwartet als Sportwagen, sondern als viertürige Limousine.

Mit dieser Neukonstruktion wendet Jaguar erstmals die selbsttragende Bauweise an, bei der das Vorderachsaggregat als Fahrschemel ausgebildet ist. An einer kastenförmigen Quertraverse sitzen die durch Dreieckslenker, Schraubenfedern und innenliegende Teleskopstoßdämpfer geführten Vorderräder. Von der bisher im MK VII und XK 140 angewandten Federausführung mit längsliegenden Torsionsstäben mußte man aus räumlichen Gründen absehen. Auch die Hinterradabfederung der weiterhin starren Achse wurde völlig neu entworfen. Interessanterweise verwendet Jaguar für den 2,4 Liter hier Halbelliptik-Auslegerfedern, von denen man im Fahrgestellbau praktisch völlig abgekommen ist. Die Auslegerfedern dienen auch teilweise zur Führung der Achse, welche Aufgabe vornehmlich von zwei kurzen Längslenkern und einem Panhardstab übernommen wird. Die hydraulischen Teleskopdämpfer sind hier schräg angeordnet.

Gegenüber der 3,5 Liter-MK VII-Limousine wurden beim 2,4 Liter der Radstand um 32 auf 272,7 cm, die Gesamtlänge um 40 auf 459 cm, die Höhe um 14 auf 146 cm und die Hinterradspur um 19 auf 127,3 cm reduziert. Die Spur der Vorderräder erfuhr nur eine Verringerung um 3,3 cm auf 138,7 cm. Die Reduktion der Wagengesamtbreite von 185,4 cm beim MK VII auf 169,4 cm beim 2,4 Liter tat dem Sitzkomfort im Innenraum keinen Abbruch, da bei dem neuen Modell die ausladenden Wülste der Seitenteile einer völlig glatten Kastenform gewichen sind.

In dieses Auto wird ein Motor eingebaut, der mit dem des MK VII weitgehend identisch ist. Die Zylinderköpfe beider Motoren sind sogar auswechselbar; der kleinere Hubraum des 2,4 Liter wurde nämlich lediglich durch eine Verkürzung

JAGUAR 2,4

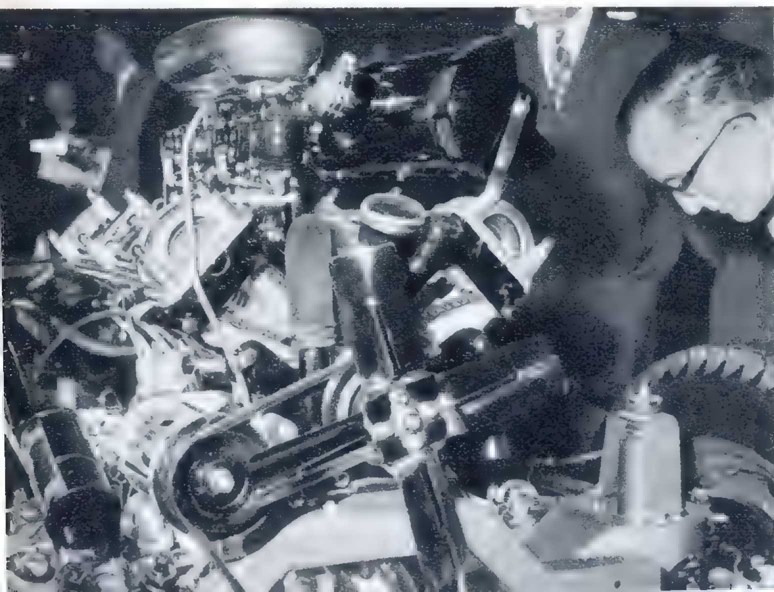


des Hubs von 106 auf 76,5 mm erreicht. Da die Bohrung von 83 mm gleichblieb, ergibt sich die bemerkenswerte Tatsache, daß die Jaguar für die eine Modellreihe Langhub-, für die neue dagegen überquadratische Kurzhubmotoren verwendet.

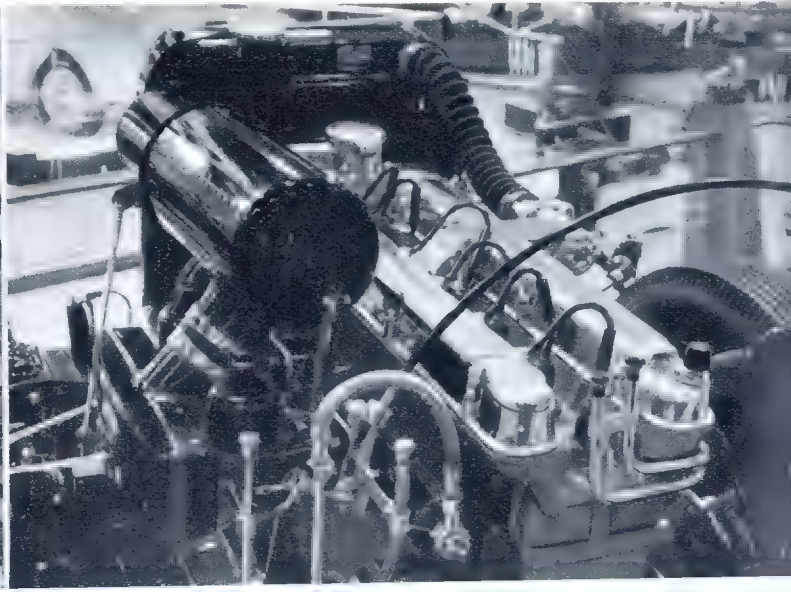
Bei einer Verdichtung von 8:1 werden bei 5750 U/min, die einer Kolbengeschwindigkeit von 14,6 m/sec entsprechen, 114 PS abgegeben. Mit 19,5 mkg bei 2000 U/min liegt das hohe Drehmoment in einem günstigen niederen Bereich (im IV. Gang bei 55 km/st), so daß Elastizität und Beschleunigung vortrefflich sein dürften.

Die fünfzitzige Limousine wiegt trocken 1270 kg, fahrfertig etwa 1340 kg. Die Hinterräder sind wie beim MK VII völlig verschalt. Die hydraulischen, selbstnachstellenden Lockheed-Bremsen mit Unterdruck-Bremshilfe weisen eine Gesamtbremsfläche von 1013 qcm auf. Als Höchstgeschwindigkeit werden für den neuen 2,4 Liter 160 km/st angegeben. Es ist damit zu rechnen, daß ihm eine sportliche Version in Bälde folgen wird.

Die kleine Firma Singer brachte für ihre 1,5 Liter Hunter-Limousine einen neuen Zylinderkopf mit obenliegenden Nockenwellen heraus, der bei 5250 U/min 75 PS abgibt. Geschwindigkeit 145 km/st.



Der 2,4 Liter-Riley-Motor (2,4 Liter, 110 PS) weist unorthodoxerweise untenliegende Nockenwellen auf, die die 90° Ventile über Stoßstangen betätigen.



Lagonda

Zur Gruppe des britischen Getriebe-Konzerns David Brown gehören Aston-Martin und Lagonda, wobei dieser eins der technisch fortschrittlichsten Autos der britischen Produktion darstellt. Der 3 Liter-Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen gibt 140 PS ab und

LAGONDA

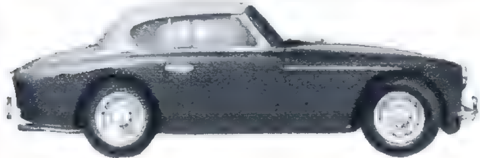


sitzt in einem Kreuzträger-Chassis, dessen Räder vorn und hinten unabhängig voneinander aufgehängt sind. Bezüglich Sauberkeit der Fertigung gehört der Lagonda zu dem Besten, was es gibt. Interessant, daß bei ihm die vorderen wie die hinteren Stoßstangen in Teleskopen federnd befestigt sind. Der in Le Mans gezeigte 12 Zylinder-Prototyp ist noch nicht in Produktion.

Aston-Martin

Dieser wohl schönste englische Sportwagen blieb unverändert, neu ist lediglich eine Hardtop-Limousine. Hier sein Steckbrief: Kastenrohrrahmen mit unabhängiger Radaufhängung vorn an Doppellängsarmen (Porsche-Prinzip) und Drehstabfedern, hinten Starrachse mit Schraubenfederung und Seitenführung durch Kurbellenker und Panhard-Stab. Der 3 Liter-Sechszylinder-Motor von 140 PS, wie er auch im Lagonda zum Einbau kommt, wird im Rennsporttyp

ASTON MARTIN DB 2-4



DB 3-S höher verdichtet und gibt dann mit anderem Zylinderkopf und 3 Solex-Vergasern 210 PS ab — eine hübsche Leistung für einen Dreiliter! Dieser DB 3-S unterscheidet sich auch im Chassis vom Normaltyp DB 2-4 durch eine torsionsstabgefederte De Dion-Hinterachse und einem leichteren Rohrrahmen. Straßen- und Kurvenlage dieses DB 3-S sind für ihre Güte berühmt. In diesem Jahr sind die Aston-Martin-Sportwagen auf den meisten Kursen dem berühmten Jaguar D-type weggelaufen.

Rolls-Royce — Bentley

Die beiden ehrwürdigen Fabrikate, stolzeste Produkte der englischen Autoindustrie, benutzen das gleiche Chassis für drei verschiedene Typen.



ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH

Es ist das im Frühjahr herausgekommene „Silver Cloud"-Fahrgestell (silberne Wolke), das den „Silver Dawn" (silberne Dämmerung) ersetzte und um 30 Prozent versteift wurde. Die Vorderradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern wurde überarbeitet, die Lenkung verbessert und die Bremsfläche vergrößert. Durch einen Leichtmetallzylinderkopf und neue SU-Vergaser wurde die Leistung des 4,9 Liter-Sechszylinders erhöht, nach wie vor jedoch werden keine Leistungsangaben gemacht. Der Bentley unterscheidet sich von Rolls-Royces „Silberner Wolke" lediglich durch das Kühlergesicht und eine in dieser Größenordnung kaum wahrnehmbare Preisdifferenz. Bentleys „Continental", ein sehr schneller und geräumiger Reisewagen, besitzt einen höhergezüchteten Motor, dessen Verdichtung von 6,6:1 auf 7,25:1 gesteigert wurde. Rolls-Royce bietet schließlich noch auf längerem Chassis den „Silver Wraith" (silberner Geist, im Sinne von Erscheinung) an. Er wird von den berühmten englischen Karossiers wie Park Ward Hooper, Mulliner und James Young in den verschiedensten Ausführungen gezeigt, mit Cocktailbar oder schußsicheren Scheiben, mit Innentelefon und fließendem Wasser. Ganz davon abgesehen, daß so etwas an die DM 100 000,— kostet, sind Rolls-Royce und Bentley tatsächlich das letzte Wort in Qualität und Lebensdauer.

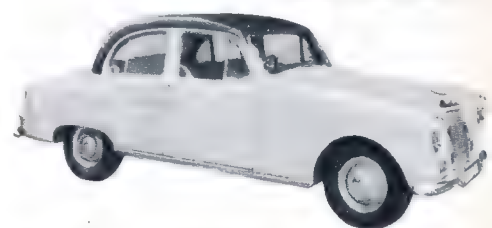
Daimler

Bei uns so gut wie gar nicht bekannt, gehört Daimler zu den großen konservativen englischen Marken. Nicht weniger als 10 verschiedene Modelle werden gezeigt, die durchweg die für Daimler typische Flüssigkeitskupplung in Verbindung mit einem halbautomatischen Vorwählgetriebe aufweisen. Im technischen Aufbau sind die drei Fahrgestelltypen „Conquest" (2,4 Liter, 100 PS), „One-o-Four" (3,5 Liter, 137 PS) und „DK 400" (4,6 Liter) mit ihren 6 Zylinder-Motoren ziemlich ähnlich (Einzelradaufhängung vorn, Starrachse hinten), aber von jedem der Chassis gibt es wieder Radstandvarianten. Der „One-o-Four" ersetzt den bisherigen „Regency" und besitzt Schraubenfedern vorn, während der „Conquest" über Torsionsstabfedern verfügt. Die Aufzählung der verschiedenen Karosserie- und Fahrgestellvarianten würde einen Aufsatz für sich beanspruchen.

Lanchester

Gehört zu Daimler und ist eine der ältesten Automarken der Welt. Nur ein Typ: der „Sprite", schon im Vorjahr gezeigt, eine bequeme Reiselimousine mit kopfgesteuertem Vierzylinder-Motor von 1,6 Liter und 60 PS mit drehstabgefederten, unabhängig aufgehängten Vorderrädern und hinterer Starrachse. Der Lanchester besitzt eine nur mechanisch arbeitende automatische Kraftübertragung (Hobbs), die aber dem Fahrer die zusätzliche Eingriffsmöglichkeit durch eigene Gangwahl ermöglicht. Auch beim Lanchester ist wie bei verschiedenen anderen Neukonstruktionen die Karosserie selbsttragend ausgeführt.

ARMSTRONG-SIDDELEY



Armstrong-Siddeley

Hier gibt es zwei ganz neue Modelle, den „236" (2,3 Liter 6 Zylinder, 85 PS) und den „234" (2,3 Liter 4 Zylinder, 120 PS), neben denen der Typ 346 (3,4 Liter 6 Zylinder, 125 PS) weitergebaut wird. Der „234" ist nichts anderes als eine sportliche Version des „346", dem 2 Zylinder amputiert worden sind. Dieser wie auch der neue kleine Sechszylinder 236 besitzen eine „Manumatic"-Übertragung, bei dem die Kupplung durch Unterdruck und über ein System von Relais automatisch getrennt wird, wenn man den Schalthebel betätigt. Die Radaufhängung ist bei allen 3 Typen vom gleichen orthodoxen System. Auch hier auf Wunsch der Laycock-de Normanville-Schnellgang. Der große 346-Sapphire besitzt eine hydraulische Lenkhilfe, deren Wirkungsgrad vom Fahrer reguliert werden kann. Auf Wunsch gibt es ihn auch mit automatischer Borg-Warner-Kraftübertragung. Die Karosserien der neuen Modelle, die einen Rahmen mit X-Trägern besitzen, entsprechen wiederum mehr englischem als kontinentalem Geschmack und sind, wie von einer Flugmotorenfabrik zu erwarten, teilweise in Leichtmetall ausgeführt, wobei bemerkenswert ist, daß die Kotflügel einzelne und auswechselbare Preßteile darstellen.

Standard

Die Standard Eight und Ten, zwei Versionen des Kleinwagentyps der bedeutenden britischen Firma mit selbsttragender Karosserie und verhältnismäßig viel Innenraum bei nur 2,13 m Radstand, unterscheiden sich nur im Hubraum und

Heckpartie eines Bentley-Continental-Cabriolets, bei dem die heute übliche Zusammenfassung der Schlußleuchten als Abschluß der Seitenkörper nur zögernd exemplifiziert wird.



Neu, hübsch und modern konzipiert: der 1,4 Liter Sunbeam-Rapier, der, zur Rootes-Gruppe gehörig, den Motor des Hillman in modifizierter Form aufweist.





STANDARD VANGUARD III

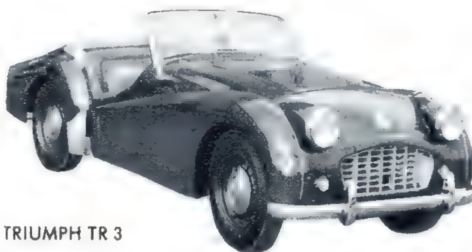
der Ausstattung. Während der billigere Eight-Vierzylinder 803 ccm Hubraum besitzt, sind beim Ten durch größere Bohrung 948 ccm vorhanden, aus denen 33 PS bei 4500 U/min (statt 28) resultieren. Standard bringt nun beide Versionen als „Super“ mit einer Reihe von Verfeinerungen heraus, zu denen bessere Sitze, Heizung, Radkappen (bisher beim Eight nicht serienmäßig!) und — beim Super-Ten — sogar ein Scheibenwascher gehören.

Wirkliche Neuerungen gibt es beim 2,1 Liter-Vanguard, einem Vierzylinder von 69 PS bei 4200 U/min, der der erste englische Nachkriegstyp war und seitdem bis auf die Änderung der Heckform praktisch gleichgeblieben ist. Für 1956 hat er nun auch eine modernere Karosserie erhalten, die selbsttragend ausgebildet ist. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Radstand von 239 auf 259 cm verlängert, woraus sich nun ein größeres und im Innenraum bequemeres Fahrzeug ergibt. Obwohl die Karosserie außer der Umrandung des Kühllufteintritts überhaupt keine Chromverzierungen aufweist, macht der neue Vanguard einen aufgeräumten und freundlichen Eindruck, der durch die Zweifarbigkeit noch verstärkt wird. Auch bei ihm, einem billigen Wagen der Mittelklasse, ist ein Scheibenwascher serienmäßig. Der Motor blieb unverändert, doch da das Gewicht durch die selbsttragende Karosserie um 85 kg niedriger als vorher liegt, hat man die Achsübersetzung von 4,625 auf 4,3:1 reduziert. Im Verein mit dem (auf Wunsch eingebauten) Laycock de Normanville-Schnellgang wird hierdurch der Kraftstoffverbrauch des als sparsam bekannten Wagens weiter verringert. Ein unter Kontrolle des R.A.C. der Serienproduktion entnommener Vanguard wurde eingefahren und dann rund 1300 km von London nach Edinburgh und zurück über die verkehrsreichen englischen Straßen geschickt. Bei einem Gesamtdurchschnitt von 60,4 km/st kam ein Kraftstoffverbrauch von 8,2 Litern pro 100 km heraus. Nicht schlecht für einen 2,1 Liter-Motor!

Auch der Vanguard hat nun eine Art Fahrschemel als Vorderachsaggregat, der an vier Stellen mit der selbsttragenden Karosserie verbunden ist. Motor und Getriebe sind 5,4 cm weiter nach vorn gerückt, und der Schwerpunkt des unbelasteten Fahrzeuges liegt um 5 cm tiefer.

Triumph

Aus dem TR 2-Sportwagen wurde der TR 3 mit neuem Kühlergrill, verkleinertem Tank und damit dringend benötigtem größerem Gepäckraum. Die Leistung wurde von 90 auf 95 PS bei 4800 U/min erhöht. Der Triumph verwendet bekanntlich den auf 1991 ccm reduzierten kopfgesteuerten Vierzylindermotor des Standard-Vanguard. Preis: um £ 25 gestiegen.



TRIUMPH TR 3

Morgan

Zu gewissen englischen Sportwagen, die über die Zeiten hinweg ihrer einmal gefundenen Form treubleiben, gehört der Morgan. Serienmäßig mit dem Standard-Vanguard- bzw. Triumph TR 2-Motor (2088 bzw. 1991 ccm) ausgerüstet, ist jetzt eine Version mit dem Motor des Ford-Anglia (1172 ccm, seitengesteuerter Vierzylinder von 36 PS bei 4400 U/min) herausgekommen — sozusagen der Sportwagen des kleinen Mannes. Das Heck dieses in USA übrigens recht beliebten Wagens wurde etwas flacher als bisher heruntergezogen — sonst keine Änderungen. In England kostet er £ 638.

VAUXHALL VELOX



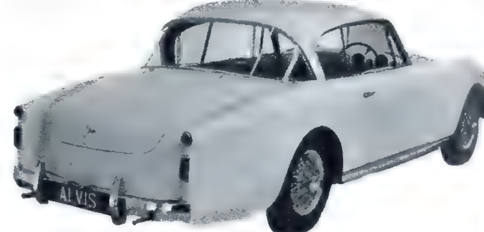
Vauxhall

Die zum General Motors-Konzern gehörige Marke zeigt weiterhin ihre drei Typen Wyvern, Velox und Cresta. Die beiden letzteren mit 6 Zylinder-Stoßstangenmotoren von 2262 ccm, der Wyvern mit 1,5 Liter-Vierzylinder-Motor. Sämtliche Typen weisen selbsttragende Karosserie und konventionelle Radaufhängung auf. Man kann sie etwa als die englischen Opel charakterisieren. Für 1956 sind eine Anzahl kleiner Detailänderungen vorgenommen worden. Sie beziehen sich hauptsächlich auf vergrößerte Front- und Rückscheiben, überarbeitete Federung, andere Bremslastverteilung. Schlauchlose Reifen sind jetzt serienmäßig. Und die Preise wurden um £ 15—25 erhöht. Vauxhall verzichtet in Zukunft auf Einfahrvorschriften.

Singer

Bei Singer, wo es im letzten Jahr Detailänderungen an der Karosserie des Hunter (1,5 Liter-Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle, 59 PS bei 4600 U/min) gab, wird ein neuer Doppelnockenwellen-Motor mit 75 PS bei 5250 U/min gezeigt, der die kompakte kleine Limousine typisch englischer Prägung auf 145 km/st bringen und von 0—100 km/st in 18 sec beschleunigen soll. 1953 war ein Fiberglas-Sportwagen ausgestellt, der im Vorjahre verschwunden war. Und nun ist auch die 1954 mit Fiberglashaube ausgeführte Limousine wieder ganz still zum guten alten Stahl zurückgekehrt. Neu ist schließlich, wenn man so will, noch eine „gestrippte“ billige Ausführung der Hunter-Limousine mit dem auf 50 PS reduzierten Einnockenwellen-Motor, an der alles Entbehrliche weggelassen wurde, von der Heizung über die Radkappen bis zum Reserverad (schlauchlose Reifen!): Dieser Hunter S kostet dafür mit £ 895 auch £ 250 weniger.

ALVIS 3 L.



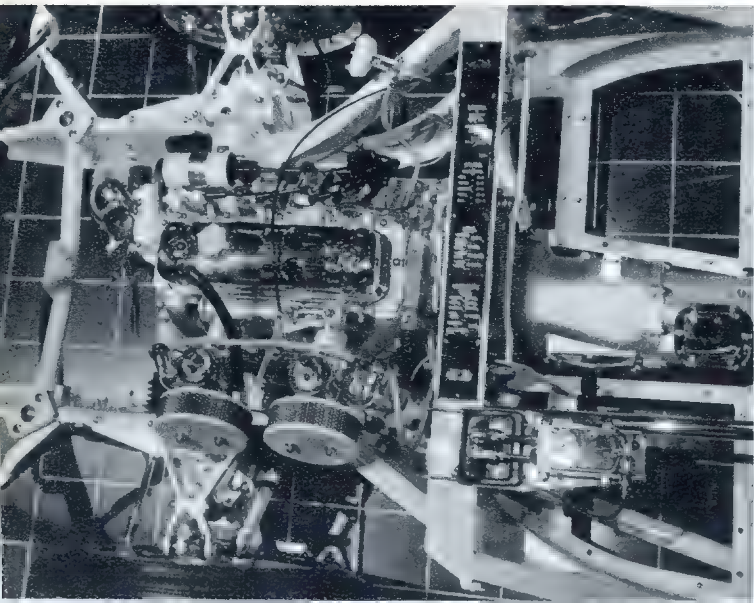
Alvis

Alte, feine Klassefirma mit nur einem Typ: dem 6 Zylinder-Dreiliter von 100 PS. Dieser in Konservativität ebenso wie in Qualität gleichermaßen ausgeglichene Wagen wird nun serienmäßig mit der schon in Genf und Paris gezeigten Viersitzer-Karosserie geliefert, die von der Schweizer Firma Graber entworfen wurde. Damit ist der Alvis unter den englischen Wagen äußerlich einer der klarsten und modernsten.

Bristol

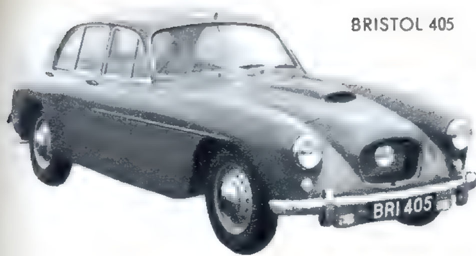
Wiederum eine berühmte Flugmotorenfabrik, deren Automodell auf dem alten BMW 328-Sportwagen beruht (6 Zylinder 2 Liter von 105 PS) und seit dem Vorjahr unverändert geblieben ist. Schnellgang serienmäßig, Freilauf zwischen I. und II. Gang. Radaufhängung durch Querfeder und Querlenker vorn, hinten Starrachse mit Drehstabfedern. Die aerodynamisch

MG von oben: Das weißlackierte Ausstellungschassis des beliebten englischen Sportwagens war für die technisch interessierten Engländer eine der Hauptattraktionen der Motor Show Fotos: Wieselmann



Einer der wenigen typischen Vollschwingachser ist der 6 Zylinder 2 Liter-AC, der darüber hinaus ein besonders hübsches Auto darstellt. Der Langhubmotor gibt 90 PS ab. Mit rd. 25 000 DM auch nicht gerade billig.





BRISTOL 405

sehr günstig ausgebildete Karosserie erlaubt hohe Fahrleistungen. Übrigens kostet so eine 2 Liter-Bristol-Limousine beinahe DM 50 000,—!

Frazer-Nash

Ein anderer Hersteller, der auf den BMW 328-Motor zurückgreift, ist Frazer-Nash, wo die Leistung sogar bis auf 140 PS gebracht wird. Obwohl die Fabrik im Jahr kein Dutzend Autos baut, hat sie durch ihre Erfolge in sportlichen Wettbewerben einen ausgezeichneten Namen. In Zukunft beabsichtigt sie, den BMW V 8-Motor in einem neuen Modell zu verwenden.

Jensen

Ebenfalls Hersteller kleinster Stückzahlen in Handarbeit. Die beiden ausgestellten Modelle, „541" und „Interceptor", das eine eine Sport-, das andere eine Reiselimousine, benutzen den 6 Zylinder 4 Liter-Austin-Motor der „Princess" und haben Fiberglaskarosserien. Schnellgang serienmäßig, Radaufhängung orthodox. Die aerodynamisch gute Karosserie läßt Geschwindigkeiten bis zu 180 km/st zu.

Allard

Allard, ebenfalls von Hand in kleinsten Stückzahlen bauend, verwendet für seine Modelle Cadillac V8-Motoren von 280 PS. Beim unglaublich häßlichen Sporttyp wie bei den ähnlichen Limousinen, kommt eine De Dion-Achse zum Einbau, während die Abfederung durch Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern erfolgt. Es gibt den Allard mit 5,4 Liter Cadillac-Maschine sogar als „Safari" Stationwagon — fragt sich nur, wer ihn haben möchte.

AC

Der kleine 2 Liter 6 Zylinder AC-Sportwagen ist einer der ganz seltenen britischen Vollschwingachser mit Querfedern und Querlenkern vorn und hinten. Außerdem ist er — ebenso selten — ein ausgesprochen hübsches Auto, mit rund DM 25 000,— auch kein gerade billiges. Der Langhub-Sechszylinder von 65 × 100 mm gibt bei 8:1 Verdichtung 90 PS, hat eine obenliegende Nockenwelle und ist wie das ganze Auto bemerkenswert sauber gefertigt.

Rover

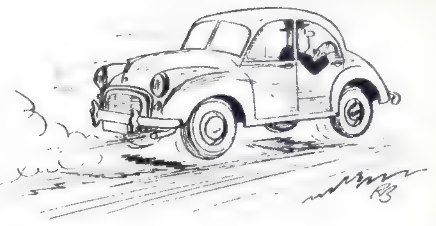
Als letztem sei des überkonservativen Rover Erwähnung getan, den es wie bisher in 3 Typen („60", „75", „90") gibt. Sie unterscheiden sich jedoch lediglich durch den Hubraum des verwendeten Motors, der 2 Liter (60 PS), 2,2 Liter (80 PS) bzw. 2,6 Liter (93 PS) beträgt, wobei die beiden größeren Motoren Sechszylinder sind. Die zwei kleineren Modelle haben serienmäßig Freilauf, der „90" auf Wunsch Schnellgang. Die


ROVER 75

Rover werden in beschränkter Stückzahl von Hand gebaut und genießen den Ruf hervorragender Präzision.

*

Nach so vielen Modellen, Schraubenfedern und Schnellgängen, die ja kein Mensch verdauen kann, noch einige Neuigkeiten, die Londons PUNCH in Earls Court vermißt hat. Da ist der in der Mitte scharnier- und harmonikaartig auseinanderklappbare „Studillac" für enge europäische Straßen, der neue Kleinwagen mit Rückwärtslenkung, der den Angriff der Heckmotor-VW, -Renault und -Fiat 600 auf den Exportmärkten parieren soll und nicht weniger als 4 Rückwärtsgänge hat. Dann die jetzt aus Gründen besserer Aerodynamik liegend angeordnete nackte Kühlerfigur von Rolls-Royce und — als vielleicht bestüberlegter Angriff auf die kontinentalen Märkte — die völlig neu konzipierte Autouhr mit 24-Stundeneinteilung. Für die in


Was nach englischer Ansicht in Earls Court fehlte: der neue Kleinwagen mit Rückwärtslenkung, der den Angriff der Heckmotor-VW, -Renault und -Fiat 600 auf den Exportmärkten parieren soll.

England so zahlreichen Liebhaber von „Vintage"- und „Veteran"-cars, die sich kein solch 30 oder 40 Jahre altes Museumsstück kaufen können, vermißt PUNCH eine Auswahl von Andrehkurbeln imitiert antiken Charakters, die den



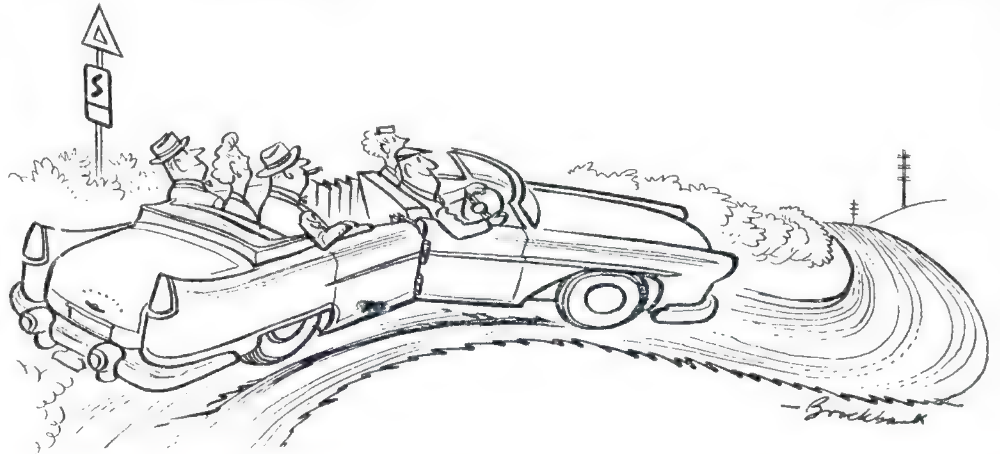
Vorschlag von PUNCH: Aus Gründen besserer Aerodynamik die nackte Kühlerfigur von Rolls-Royce jetzt liegend anzuordnen.

Frontpartien der meisten englischen Wagen hervorragend stehen würden.

Die de Luxe-Ausführung mit rollengelagerter Welle läßt eine freie Drehung von 360° zu . . .

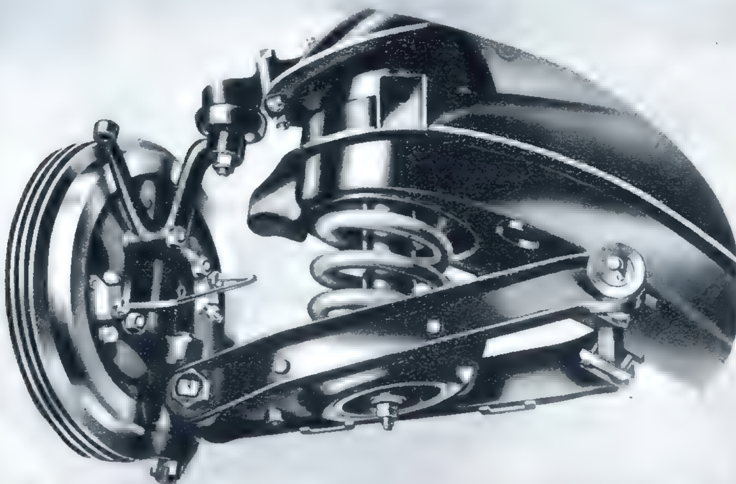
Soviel von der letzten von sowieso viel zu zahlreichen Autoausstellungen dieses Jahres.

H. U. Wieselmann



In Earls Court ebenfalls nicht gesehen: die Ziehharmonika-Einrichtung, um überlange amerikanische Wagen in engeren Kurven in der Mitte einzuknicken

Typisch für den englischen Fahrgestellbau ist die Vorderradaufhängung des neuen Sunbeam-Rapier mit Dreieckslenkern und Schraubenfedern, die gleichzeitig die Teleskopstoßdämpfer umschließen



Und nicht minder typisch ist dieses Armaturenbrett (Bristol 2 Liter), allerdings nur durch seine Ausführung in Holz. Die Polsterung aller Kanten hat sich bei englischen Wagen noch nicht durchgesetzt.





Sieg der Hydraulik:

Der neue Citroën

ALS große und echte Sensation des Pariser Salons erwies sich der lange erwartete neue Citroen. Dazu muß man wissen, daß die Citroen-Typen 11 und 15 seit Jahren, ja beinahe Jahrzehnten nahezu unverändert gebaut wurden und vor allem formlich kaum mehr dem Zeitgeschmack entsprachen. Der kleine 2 CV ist trotz seines häßlichen Aussehens zwar als eine hervorragend gekonnte Konstruktion anzusprechen und die gas-hydraulische Hinterachsfederung des großen 15 CV eine bemerkenswerte Entwicklung — aber der Wunsch nach einem in jeder Beziehung hochmodernen Citroen-Wagen der Mittelklasse blieb bislang unerhört. Das Werk hatte noch kurz vor dem Pariser Salon das Erscheinen eines neuen Typs dementiert, was aber nicht verhinderte, daß auf der Ausstellung tausende von ernsthaften Kaufinteressenten Schlange standen. Offenbar hatte man dem Dementi nicht allzuviel Glauben geschenkt und den Kauf eines 11 CV oder 15 CV „vorsichtshalber" noch etwas verschoben. Der neue DS 19 ersetzt jedoch nur den seitherigen 15 CV, denn die vier Ausführungen des 11 CV — „légère", „large", „familiale" und „commerciale" — werden unverändert weiter gebaut.

Wie schon so oft — um nicht zu sagen immer — ist Citroen auch hier neue, völlig unkonventionelle Wege gegangen, die wenig nach dem fragen, was der seitherige Automobilbau als richtig oder optimal empfand. Daß das Können der Citroen-Ingenieure groß ist, wird niemand bezweifeln und ist nicht zuletzt durch den 2 CV bewiesen worden. Entscheidend war für sie stets das Ziel höchster Fahrsicherheit und großen Fahrkomforts; ihm hatte sich alles andere unterzuordnen, erst recht die äußere Formgestaltung. So ist denn auch der DS 19 so unkonventionell wie je. Während sich der normale Karosseriebau zweifellos an einer ansprechenden Form orientiert und die Organe des Fahr- und Triebwerks in diese Form hineinkomponiert, ist man bei Citroen den genau entgegengesetzten Weg gegangen. Das gesamte Triebwerk, d. h. Motor, Getriebe und Achsantrieb, sind um die Vorderachse zusammengefaßt, denn selbstverständlich hat auch der DS 19 wieder einen Frontantrieb. Aber auch das Reserverad, die Batterie und das Servowerk der Hdyraulik sind vorn untergebracht. Die Hinterachse hat praktisch nur mehr tragenden Charakter; sie wurde also dorthin gesetzt, wo sie am wenigsten stört, nämlich weit nach hinten. So hat man einen unwahrscheinlich langen Innenraum bekommen, weiter aber vier Türen unterbringen können, deren hintere durch keinerlei Radkästen „verunziert" werden. Keine Türe, die nicht den vollen Einstieg freigäbe! Der 65 Liter fassende Brennstofftank befindet sich unter der hinteren Sitzbank, das Reserverad unter der Motorhaube, so daß ein großer Kofferraum verfügbar ist, auch ohne daß dieser besonders weit nach hinten ausladen müßte. Das Heck des DS 19 ist deshalb sehr stumpf und kurz. Das alles gibt dem neuen Citroen ein Aussehen, das stark von der Gepflogenheit der üblichen Karosseriebautechnik abweicht, deshalb ungewohnt aussieht und manchen Interessenten vielleicht zunächst abschreckt. Man darf jedoch daran erinnern, daß sich der 2 CV einen guten Markt erobert hat, ohne ein Adonis zu sein.

Daß die Karosserie selbsttragend sein würde, stand durchaus nicht fest, denn bei Citroen ist alles möglich. Aber der selbsttragende Aufbau bietet doch erhebliche Gewichtsvorteile, die man sich nicht entgehen ließ. Allerdings ist nur das Karosserieunterteil bis zur Höhe der Fenster als Stahlblech-Tragwerk ausgebildet, während das (andersfarbige) Oberteil aus Kunststoff besteht. Dank hoher und dazu rahmenloser Fenster ist die Sichtfläche nach allen Seiten groß und der Innenraum sehr hell. Die flach nach vorn gezogene Motorhaube erinnert an den Studebaker. Auf Chromleisten und schmückendes Beiwerk wurde fast generell verzichtet. Die Wagenunterseite ist von vorn bis hinten verschalt, um erstens den Luftwiderstand herabzusetzen und zweitens das Fahr- und Triebwerk gegen Verschmutzung zu schützen. Selbst das Auspuffrohr ist im Bereich zwischen den Achsen abgeflacht, um die Bodenfreiheit zu erhöhen. Deshalb wurde auch der Auspufftopf in den Motorraum verlegt.

So ungewöhnlich wie das Äußere des DS 19 ist auch das Wageninnere und seine Ausstattung. Bei 3125 mm Radstand scheint es freilich nicht sehr schwer, eine derartige Beinfreiheit zu erzielen, wie dies hier der Fall ist. Allerdings verschlingt der längsliegende, hinter der Vorderachse angeordnete Vierzylinder-Reihenmotor allerhand Platz. Trotzdem ist der Raum zwischen Vorder- und Hintersitzen ungewöhnlich groß. Der Wagenboden ist hier nach vorn oben geneigt, um den Füßen besseren Halt zu geben. Die vorderen Sitze sind als Einzelsitze ausgebildet, die Hintersitze als durchgehende Sitzbank, diese serienmäßig mit ausklappbarer Mittelarmstütze, wie auch alle Sitze (mit Ausnahme des Fahrersitzes) seitliche Armlehnen haben. Die Polsterung besteht aus Schaumgummi und besitzt Nylon-Jersey-Kunststoffbezüge. Die Fußmatten bestehen aus drei Zentimeter dickem Schaumgummi mit Gewebeverstärkung. Das Armaturenbrett präsentiert sich als eines der größten bisher aus Kunstharz hergestellten Preßteile. Sämtliche Instrumente sind vor dem Fahrersitz angeordnet; rechts und links trägt das Armaturenbrett regulierbare Klappen für die Belüftung des Wageninneren und der Windschutzscheibe. Das Lenkrad ist einspeichig ausgeführt und soll im Falle eines Zusammenstoßes als federndes Element wirken.

Wiewohl es sich beim Motor um eine Neukonstruktion handelt, sind die Grundprinzipien des seitherigen 11 CV-Zweiliters beibehalten worden: Vier Zylinder von 78 mm Bohrung und 100 mm Hub (also 1911 ccm Hubraum) in Reihe; nunmehr aber Leichtmetallkopf, schräg hängende Ventile, 1:7,5 Verdichtung und 75 PS Leistung bei 4500 U/min. Die durch Kette angetriebene, seitlich angeordnete Nockenwelle betätigt die Ventile über Stoßstangen und Kipphebel. Der Weber-Fallstromvergaser in Registeranordnung sorgt für hohe Leistung ebenso wie für niedrigen Teillastverbrauch (es werden bei 75 km/st Reiseschnitt auf französischen Straßen 10

Liter/100 km Verbrauch genannt). Natürlich ist das gesamte Triebwerk in Gummi aufgehängt, um gute Geräusch- und Schwingungsisolation zu erzielen. Aus dem gleichen Grunde weist die Auspuffanlage zwei Schalldämpfer auf. Je zwei Zündspulen und Verteiler dienen der zusätzlichen Betriebssicherheit. Erstmalig ist der Ventilator aus Nylon gefertigt; die Ansaugluft wird einem Schlitz über der vorderen Stoßstange entnommen.

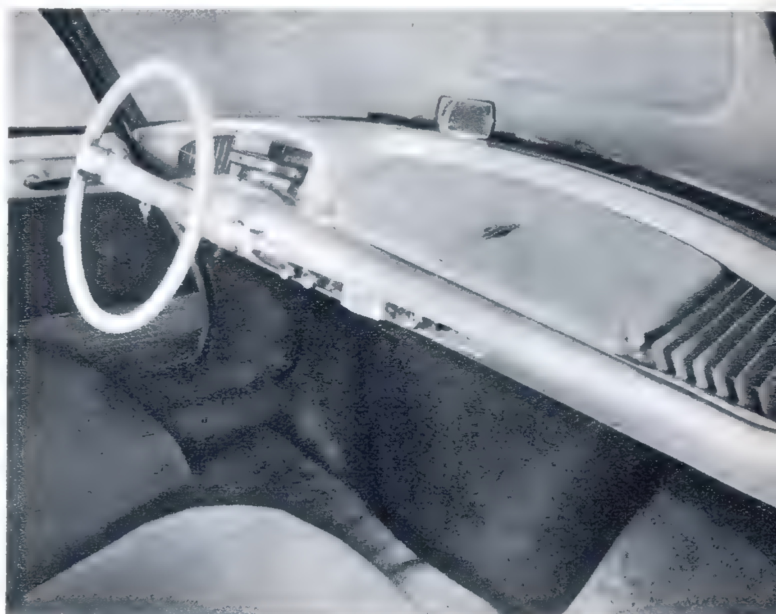
Mag man den neuen Citroen bis hierher noch nicht als sensationell empfinden, so ist das spätestens der Fall, wenn auf Kupplung und Getriebe eingegangen wird. Hier hat nämlich die Servotechnik auf hydraulischer Basis ihren Einzug in einem Maße gehalten, das man als außerordentlich kühn bezeichnen muß und das man noch vor einem Jahre als direkt utopisch abgetan hätte. Dem aufmerksamen Beobachter gaben allerdings so manche Anzeichen der internationalen Entwicklung den Anhalt dafür, daß sich in der Hydraulik ein Energiereservoir anbietet, das künftig wohl sehr vorteilhaft für die Erleichterung der Fahrzeugbedienung eingespannt werden kann — ganz ähnlich, wie dies beim Lastwagen schon heute die Druckluftanlage tut. Lenkhilfe und Bremshilfe (letztere fast ausschließlich auf Unterdruckbasis) sind ja in den USA schon so gut wie nicht mehr wegzudenken und bei uns ebenfalls im Kommen. Solange allerdings ein Energieerzeuger nicht vorhanden ist, muß auf den Unterdruck des Motors zurückgegriffen werden; die neue Pumpenbremse von ATE öffnet jedoch in dieser Beziehung Möglichkeiten, die über das eigentliche Ziel (Bremshilfe) weit hinausgehen. Bei Citroen brauchte man einen hydraulischen Energieproduzenten schon beim 15 CV für die Anpassung der Federung an die Belastung und hat nun mit Vorteil auch noch andere Anwendungsgebiete gefunden. Bei relativ kleinem Bauaufwand können mit einer hydraulischen Pumpe hohe Drücke erzeugt werden, die überall dort zur Verfügung stehen, wo es dem Fahrer Kräfte zu sparen oder eine Automatik in Gang zu setzen gilt. Bei Citroen ist dieser Energieerzeuger als Taumelscheibenpumpe (bei ATE eine Messerpumpe) mit 7 Kolben ausgebildet, wie sie auch schon beim 15 CV vorhanden war. Sie arbeitet auf einen Speicher in Form eines Behälters mit Gaskissen und fördert Hochdrucköl nach dort, sobald der Druck im Speicher unter das zulässige Maß gesunken ist. Sonst ist der Ölkreislauf kurzgechlossen. Die für die Betätigung der einzelnen „Druckabnehmer" erforderliche Energie stammt also aus dem Druckspeicher (analog den Vorratsbehältern bei Druckluftanlage) und nur indirekt von der Hochdruckpumpe.

Daß sich die Citroen-Ingenieure der Hochdruckanlage nicht nur zur Verstärkung der Pedalkraft beim Auskuppeln bedienten, sondern die Kupplung gleich automatisierten, liegt ganz auf dem Wege, der sich in Europa schon deutlich abzeichnet und als unbedingt richtig anzuerkennen ist (z. B. Ferlec-Kupplung in Frankreich, Kupplomat in Deutschland). Eine drehzahlabhängige Steuerung besorgt das automatische Ein- bzw. Ausrücken der Kupplung beim Anfahren und Anhalten, wie auch die Art des Gasgebens den Einrückvorgang beeinflußt. Ausgekuppelt wird durch Öldruck, eingekuppelt durch die Federn der normalen Einscheibenkupplung. Die Steuerung der Kupplung beim Schalten erfolgt durch das Getriebe bzw. dessen Schaltung. Das Viergang-Getriebe (Übersetzungen 3,55/1,89/1,23/0,85/R = 3,80) wird nämlich durch einen kleinen Hebel am Armaturenbrett nur vorgewählt, geschaltet aber ebenfalls durch die Hydraulik-Hochdruckanlage (Parallele zur Druckluftschalthilfe im Nutzfahrzeug). Das Vorwählen am Ganghebel bewirkt zunächst das Auskuppeln, dann den eigentlichen Schaltvorgang — jeder Gang besitzt seinen Druckzylinder — und schließlich das Einkuppeln vollautomatisch. Für den Fall des Anschleppens bzw. Ankurbeln des Motors kann der Kupplungs-Betätigungszylinder drucklos gemacht (eingekuppelt) werden. Das wird durch einen kleinen Hebel vom Armaturenbrett erzielt, der dieserart zugleich auch beim Abstellen des Fahrzeugs eine mechanische Verbindung zwischen Motor und Vorderachse und so eine zusätzliche Sicherung schafft. Das Getriebe liegt vor der Vorderachse, die Verbindung zum Achsantrieb erfolgt über spiralverzahnte Kegelräder (Übersetzung 3,89). Der restliche Antrieb zu den Vorderrädern ist allenfalls insofern neu, als die äußeren (homokinetischen) Antriebsgelenke jetzt eine Verstellung um ± 45° erlauben und einen für einen Fronttriebler mit über 3 m Radstand verhältnismäßig kleinen Spurkreisdurchmesser von 11 Meter ergeben.

Entsprechend den Bauprinzipien von Citroen sitzen die Vorderachsbremsen nicht an den Rädern, sondern direkt am Antriebsgehäuse, und sind nicht zuletzt wohl aus Platzgründen als Scheibenbremsen ausgebildet. Daß auch hier die Öldruckanlage die Rolle der Bremshilfe spielt, ist nahezu selbstverständlich, bezeichnend ist aber doch wieder der von Citroen eingeschlagene Weg. Da die Hydraulik die eigentliche Bremsarbeit abnimmt, schien es auch nicht mehr nötig, auf ein richtiges Pedal mit großem Betätigungsweg zurückzugreifen, vielmehr sitzt an dessen Stelle ein einfacher Knopf im Wagenboden, der je nach Fußdruck die Bremse weicher oder schärfer ansprechen läßt. Der Fuß ist nur noch Steuer-, nicht mehr Kraftorgan. Um sie vor Verschmutzung zu schützen, sind beide Scheibenbremsen voll verkapselt, aber durch systematische Kühlluftzufuhr (über Schächte vom Wagenbug her) gut gekühlt. Ein Fading gab es bei der Scheibenbremse ohnehin kaum, bei so guter Wärmeabfuhr wie hier natürlich sowieso nicht. Die Bremsen der Hinterachse sind normale Simplex-Innenbackenbremsen, die ebenfalls durch die Hydraulik bedient werden, wobei jedoch beide Bremssysteme getrennte Druckölspeicher aufweisen (praktisch also eine Zweikreisbremsanlage mit großer Sicherheit). Interessanterweise ist ein Bremskraftregler vorhanden, der automatisch die Belastung der beiden Achsen in Abhängigkeit von der statischen Hinterachslast berücksichtigt



Da das Reserverad unter der Motorhaube und der Brennstofftank unter den Hintersitzen placiert ist, hat es im Kofferraum mehr Platz, als man ihm von außen ansieht.

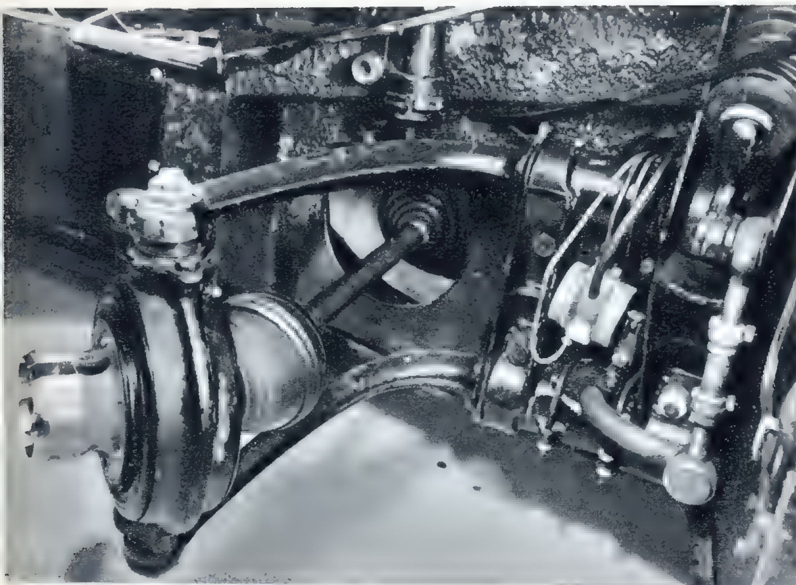


Oben: Das ganz aus Kunststoff hergestellte Armaturenbrett trägt links und rechts verstellbare Lüftungsklappen. In der Mitte ein großer Aufbewahrungsraum, vor der Instrumentengruppe der Gangwähler-Hebel. Interessant ist auch das einspeichige Lenkrad.

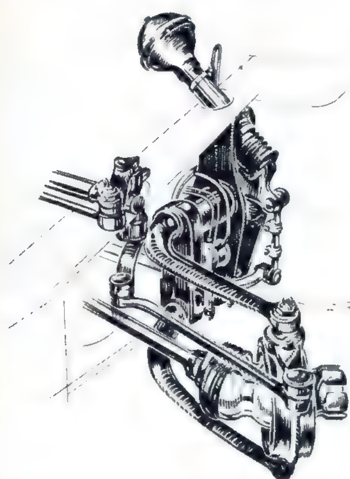
Rechts: Blick auf des Pedalwerk: Ganz rechts das Gaspedal, daneben der Knopf der „Fußbremse". Das Pedal betätigt eine mechanische Zusatzbremse auf die vordere Scheibenbremse, die in Verbindung mit einer Arretierung durch den Hebel am Armaturenbrett auch als Feststellbremse dient.



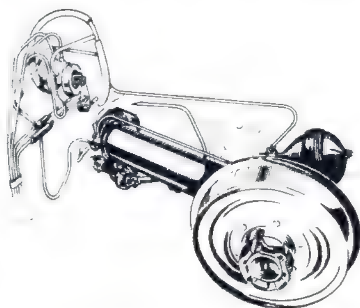
Rechts: So viel Beinraum zwischen den Sitzen hat kaum ein Spezial-Reisewagen! Armlehnen, Mittelstütze auf der hinteren Sitzbank, leicht ansteigender Wagenboden als Fußstütze.



Oben: Radführung und Antrieb der Vorderachse. Die (hier verdeckten) Scheibenbremsen sitzen direkt am Antriebsgehäuse; Führung der Räder durch Querlenker, deren Bewegung auf die Gasfederung (rechts oben) übertragen wird.



Links: Dieses Bild läßt Vorderradführung, Federung (Mitte oben), Lenkung und Antrieb noch deutlicher erkennen.



Rechts: Die Hinterräder werden an Längslenkern geführt, wobei ein Hebelgestänge die Gasfederung beaufschlagt.

und das Blockieren der Räder irgendeiner Achse verhindern soll. Zusätzlich zur hydraulischen Bremse ist eine zweite Fußbremse vorgesehen, die als weitere Hilfsbremse mechanisch auf die vorderen Bremsen einwirkt und als ausgesprochene Stoppbremse gedacht ist. In Verbindung mit einer Sperre am Aramturenbrett kann sie auch als „Handbremse" zum Abstellen des Fahrzeugs dienen.

Ein weiteres Anwendungsgebiet der Hydraulik am DS 19 ist die Hilfslenkung. Die eigentliche Lenkung — nach wie vor eine Zahnstangenlenkung — wirkt sehr direkt (3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag). Die Lenkspindel ist geteilt, wobei das vom Lenkrad kommende Teil mit dem unteren Teil so verbunden ist, daß bei Ausfall der Hydraulik nahezu spiellose manuelle Betätigung der Lenkung möglich ist, normalerweise aber zwischengeschaltete Steuerventile die Hydraulik beeinflussen und den Öldruck je nach Lenkeinschlag links oder rechts eines Kolbens wirksam werden lassen, der direkt auf der Zahnstange sitzt.

Eine Besonderheit für sich und in mehrfacher Hinsicht richtungweisend ist die hydraulisch gesteuerte Gasfederung des Citroen DS 19. Sie ist im Prinzip vom 15 CV her bereits bekannt (und bewährt!); während sie dort aber nur an der Hinterachse zu finden war, ist sie beim neuen Citroen auch vorn vorhanden. Eigentliches Federelement ist jeweils ein Gaskissen, das vorn durch Querlenker, hinten durch Längslenker beaufschlagt wird; die Verbindung zu diesem Gaskissen obliegt einer Stoßstange mit Kolben, der sich über Drucköl und eine Membrane gegen das Gaspolster abstützt. Es ist klar, daß die Menge des zwischen Kolben und Membrane befindlichen Öls die Stellung des Rades zum Fahrzeug beeinflußt, und tatsächlich wird das bei Citroen dazu verwendet, durch entsprechende Steuerung dieser Ölmenge eine Anpassung der Federung an die Wagenbelastung zu erzielen, d. h. der Wagenkörper steht automatisch, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste oder der Beladung des Kofferraumes, stets waagerecht. Beim 15 CV wurde das sogar noch benützt, um die Federung quasi als Wagenheber beim Reifenwechsel zu verwenden, doch hat man darauf beim neuen Citroen verzichtet. Die Ölmenge jeder Radaufhängung dient beim Ein- bzw. Ausfedern zugleich noch als „Stoßdämpferöl", indem sie zwischen Kolben und Membrane eine Düse durchfließen muß. Man tippt kaum sehr daneben, wenn man dieser Art Federung größte Zukunftschancen gibt, ist sie doch im Prinzip eine Luftfederung mit großer Progressivität und daher idealen Eigenschaften, organisch mit der notwendigen Dämpfung kombiniert, weiter aber auch belastungsunabhängig, was den Federweg angeht — im Prinzip also das, was die Luftfederung im Omnibus unter Zuhilfenahme der Druckluftsteuerung heute schon ist. Allenfalls könnte man sich noch die Kombination von Vorder- und Hinterachsfederung, im Sinne etwa der Fließ- oder Packard-Federung wünschen, um die Endstufe der Federung überhaupt erreicht zu sehen.

Kurz noch einige technische Daten: Spurweite 1500 mm, hinten 1300 mm (sehr viel enger als vorn und die Tendenz zur reinen „Tragachse" deutlich demonstrierend, ermöglicht die völlige Verschalung der Hinterräder), Gesamtabmessungen 4800 × 1790 ×1470 mm, Bodenfreiheit 160 mm, Eigengewicht 1110 kg, Gewicht fahrfertig 1165 kg, Leistungsgewicht fahrfertig 15,5 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 140 km/st im Schnellgang (IV. Gang).

Die Fertigung dieses so interessanten Fahrzeuges soll zu Beginn nächsten Jahres erfolgen. Es wird ganz bestimmt ein großer Verkaufserfolg werden. Der DS 19 darf als überzeugender Verfechter europäischen Automobilbaus gelten, erschöpft sich doch bei ihm die Servotechnik nicht in Lenkhilfe und automatisch öffnendem Verdeck und Wagenfenster. Sie hat hier vielmehr eine Anwendung gefunden, an der sich selbst der in mancherlei Hinsicht vorbildliche amerikanische Wagen ein Beispiel nehmen kann. Vielleicht sagt der deutsche Automobilbauer „schön, aber teuer"; wir meinen dazu jedoch „teuer, aber richtig".

A. J. Staiger

Neuer Kleinwagen durch Genossenschaft

Über die Internationale Sport-Korrespondenz (isk) gelangten in verschiedene kleinere Tageszeitungen Berichte über den Plan eines bayerischen Erfinders, einen von ihm konstruierten Kleinwagen über eine zu diesem Zweck zu gründende Genossenschaft zu finanzieren und auf den Markt zu bringen.

Initiator dieser Sache ist der technische Zeichner Andreas Güntner in Tacherting. Er hat eine viersitzige, zweitürige Limousine entworfen, deren Karosserie in Pontonform aus Kunststoff bestehen und die wahlweise mit einem wassergekühlten 400, 600 oder 636 ccm-Zweitaktmotor ausgerüstet werden soll. Die Höchstgeschwindigkeit würde nach Güntners Angaben 83, 95 oder 105 km/st betragen.

Der Plan geht dahin, daß der „Freund", also das Mitglied der „Kleinwagen-Bau- und Absatzgenossenschaft" seinen Wagen nach Leistung von ¼ des Gesamtkaufpreises in die Hand bekommt. Die kreditierte Restsumme soll mit 3% verzinst und kann bis zu 48 Monaten gestundet werden. Der Pflicht-Geschäftsanteil beträgt 300 DM. Es wird in Aussicht gestellt, bei günstiger finanzieller Situation den Wagen bereits nach 10% Anzahlung auszuliefern. Güntner glaubt, daß er das Fahrzeug bei solchen Bedingungen zu einem Preis von unter 3000 und, wenn alles gut geht, sogar unter 2500 DM verkaufen kann.

Dieses optimistische Projekt basiert keineswegs auf einer neuen Idee. Es hat schon eine ganze Reihe von Leuten gegeben, die ähnliches vorhatten, aber früher oder später einsehen mußten, daß sich ihre Illusionen aus den verschiedensten Gründen nicht realisieren ließen. Die Leidtragenden waren dann aber am Ende meist diejenigen, die Geld eingezahlt hatten. Das war fast immer schon deshalb ein höchst bedauerlicher Umstand, weil die hoffnungsvollen Interessenten für ein solches Projekt gerade jene finanziell Schwächeren sind, die sich nicht auf dem üblichen Wege ein gangbares Fahrzeugmodell beschaffen können.

Derartige Vorhaben pflegen davon auszugehen, daß die Automobilfabriken an ihren Erzeugnissen zu viel verdienen. Mag diese Unterstellung berechtigt sein oder nicht, fest steht auf alle Fälle, daß ohne einen derartigen finanziellen Rückhalt, wie ihn die eingeführten Automobilfabriken nun einmal besitzen, niemand anders ein gleichwertiges Produkt billiger bauen und liefern kann, ganz abgesehen von der nicht vorhandenen Verkaufs- und Kundendienstorganisation. In Kenntnis der Gegebenheiten besteht kein Zweifel darüber, daß der serienmäßige Bau eines Automobils keinesfalls allein durch Vorauszahlungen der Käufer oder eventuell der in Aussicht genommenen Händler finanziert werden kann.

Nachdem dies jedem vernünftigen Menschen klar sein muß, sollte kein Pressedienst und erst recht keine Zeitung durch derartige unbesehen und kommentarlos übernommene Berichte falsche Hoffnungen wecken. Man schafft damit nur Unruhe, ohne damit irgend jemandem zu nützen. Einen Nutzen hat allenfalls der betreffende Erfinder. Presseberichte aber sollten schließlich weniger zu dessen als vielmehr zum Nutzen der interessierten Leserschaft erscheinen.

Heinrich Augsburger



Vom Kampf gezeichnet ist der Mercedes-Benz 300 SLR von Moss/Collins, den hier Stirling Moss über die schwierige Madonie-Rundstrecke in Sizilien zum Sieg in der 39. Targa Florio steuert.

MOSS-COLLINS GEWINNEN DIE TARGA FLORIO

Wir haben bei dem nachstehend abgedruckten Bericht von der 39. Targa Florio den französischen Journalisten Bernard Cahier zu Worte kommen lassen, um unseren Lesern einmal eine Reportage aus einer anderen Perspektive zu bieten, was uns bei einem Rennen, das von deutschen Wagen gewonnen wurde, interessant erscheint. Red.

DER letzte Wertungslauf für den Coupe des Constructeurs, die Targa Florio, war eines der interessantesten Rennen, allein schon auf Grund des Punktstandes der großen Marken: Ferrari 19, Mercedes und Jaguar je 16 Punkte. Jaguar hatte sich entschlossen, nicht zu starten, so daß sich Ferrari allein auf weiter Flur befand, um seinen Titel zu verteidigen, den das Werk schon mehrmals besaß.

Die Targa Florio ist zweifellos eines der schwierigsten Rennen der Welt. Sie findet auf einer Strecke statt, auf der von Wagen und Fahrern alles abverlangt wird und es dem Piloten unmöglich ist, auch nur einen einzigen Augenblick unkonzentriert zu fahren. Die diesjährige Targa Florio mit ihren 936 km und 10 000 Kurven war noch viel toller als in früheren Jahren, denn man hatte noch 5 weitere Runden hinzugefügt (13 gegen früher 8). Wenn man bedenkt, daß der Sieger des letzten Jahres, Taruffi, einen Durchschnitt von 89 km/st herausholte, begreift man um so mehr die Schwierigkeiten des gefürchteten Kurses von 72 km pro Runde.

Um überhaupt Erfolg bei der Targa Florio zu haben, muß man die Strecke nicht nur genauestens studieren, sondern vollkommen auswendig kennen. Mercedes hat alle menschenmöglichen Mittel eingesetzt, um dies zu erreichen, was sich dann auch bezahlt machte. Das Untertürkheimer Werk kam bereits 3 Wochen vor dem Rennen in Sizilien an und brachte 45 Mechaniker, 7 Lastwagen, fünf 300 SLR, einen 300 SL und einen 190 SL mit, ohne noch das gute weitere Dutzend privater Wagen hinzuzuzählen. Welch ein Unterschied gegenüber der Scuderia Ferrari, die mit 6 Mechanikern für 3 Rennsportwagen (darunter einen 3,5 Liter-Vierzylinder) erschienen war. Die 3 Mercedes-Benz 300 SLR waren vom gleichen Typ wie die bei der Tourist Trophy eingesetzten, jedoch mit einigen kleinen Veränderungen. So war hinten eine Stahlblechplatte angebracht, um Schäden durch hochfliegende Steine zu verhindern. Es war also ein wirklicher Typ Targa Florio! Ferrari hatte den neuen 3 Liter S und den bekannten 3 Liter Monza da, die gleichen Wagen wie bei der Tourist Trophy, jedoch mit verschiedenen Modifikationen an der vorderen und hinteren Radaufhängung, während die Motoren bis zu 8 cm weiter nach vorne gerückt worden waren. Der neue 3 Liter S dürfte 300 PS Leistung haben. Maserati war mit 13 Wagen vertreten, wovon die Hälfte Werkswagen war, und zwar befand sich nur ein 3 Liter darunter, während die restlichen 2 Liter waren. Drei der Maserati hatten den neuen 2 Liter-Vierzylinder als Antriebsaggregat, der jedoch in das alte Chassis montiert war, übrigens das gleiche, das Maserati für den 1500er verwendete, der auf dem Nürburgring so glänzend debütierte.

Außer diesen drei großen Marken, die mit Abstand zu nennen sind, beteiligten sich dann noch die verschiedensten Sport- und Gran Turismo-Fahrzeuge, von denen besonders die 1,5 und 1,1 Liter Osca, der Mercedes-Benz 300 SL und der Fiat V8 Zagato zu nennen sind. Unter den weiteren Wagen von Interesse sah man Stanguellini, Ermini, Renault-Sport, Alfa Romeo TI und Lancia Gran Turismo 2 Liter S.

Das Training, das immer in einer äußerst sportlichen und man kann wohl sagen familiären Atmosphäre stattfindet, wurde von allen Beteiligten mit großer Gewissenhaftigkeit durchgeführt. Einige Fahrer, z. B. Moss und Collins, drehten vor dem Rennen mehr als 40 Runden. Beim Training ist die Strecke nicht abgesperrt. Glücklicherweise verliefen die dabei fast unvermeidlichen Unfälle relativ harmlos, lediglich Musso kollidierte einmal mit seinem 3 Liter Maserati, und Titterington, der neue Mann von Mercedes, kam mit seinem 300 SLR einer sehr widerstandsfähigen Brücke etwas zu nahe.

Am Tage des Rennens stellten die beiden Rivalen folgende Mannschaften dem Starter: Mercedes-Benz, Fangio/Kling, Moss/Collins und Titterington/Fitch; Ferrari, Castellotti/Manzon, Maglioli/Villoresi, Belucci/de Filippis und Bracco/Bordoni. Ähnlich der Mille Miglia wurden auch hier die Wagen im Abstand von 30 Sekunden auf die Reise geschickt, wobei die 1100er den Anfang machten. Die Startplätze wurden verlost. Moss war der erste, der von Mercedes auf die Strecke ging, während Maglioli als letzter abfuhr, ein Umstand, der sehr entscheidend sein kann. Der Ausgang des Rennens schien völlig offen, jedoch war es sonnenklar, daß es ein hartes Duell zwischen 5 Männern geben würde, nämlich Moss, Fangio, Castellotti, Maglioli und Musso. Die Sonne wurde von Wolken verdeckt, als um 7 Uhr ein Alfa Romeo die 39. Targa Florio eröffnete.

Schon nach der ersten Runde existierte Taruffis Rekord nicht mehr. Moss hatte da schon eine Minute Vorsprung vor Castellotti, und dieser wiederum ungefähr eine Minute vor Fangio. Fangio fuhr zu Anfang ruhig und mit Verstand. Er versuchte zuerst, die Situation zu überschauen, ohne besonders das Tempo zu forcieren. Titterington lag an 4. Stelle, doch hatte er schon nach einer Runde 3 Minuten gegen Moss verloren. In den beiden nächsten Runden unterbot Moss in geradezu mitreißender Weise mit 100,18



Allen Grund, sich über ihren großartigen Sieg zu freuen, haben die beiden jungen Engländer Collins (links) und Moss (rechts). Moss konnte in den schwersten Rennen der diesjährigen Sportwagen-Saison seinen großen Rivalen Fangio schlagen. Collins hat gerade auf der außergewöhnlich schwierigen Rundstrecke in Sizilien bewiesen, daß er im Sportwagen heute schon zur Weltklasse gerechnet werden kann.

km/st den Rundenrekord. Ein Rekord, dem sicherlich eine sehr lange Lebensdauer vorausgesagt werden kann. Hinter Moss, dessen Tempo zu halten den übrigen sehr schwer fiel, folgte als einziger zunächst Castellotti, der den Mut aufbrachte, genauso draufgängerisch zu fahren wie Moss. Doch am Ende der dritten Runde zeigte es sich, daß auch Fangio mehr als eine Minute aufgeholt hatte und nun noch 3,15 Min. hinter Moss lag.

Moss gab weiterhin den Ton an, schien sich aber trotz des enormen Tempos, das er vorlegte, zu sicher zu fühlen, und prompt saß er auch schon 200 m abseits der Rennpiste in einem Acker, aus dem ihm dann einige sportfreudige Zuschauer heraushalfen und seinen Wagen wieder auf die Piste schoben. Er ging mit einem Zeitverlust von 6 Minuten wieder in das Rennen. Unterdessen hatte Castellotti die Spitze übernommen, jedoch nur für kurze Zeit, denn er war gezwungen, zu tanken. Schon passierte ihn Fangio, der ihn 2 Min. hinter sich ließ. Nach der 5. Runde wechselte Mercedes seine Fahrer. Das war in jedem Fall ein entscheidender Augenblick, denn es mußte sich zeigen, ob die 2. Piloten in der Lage waren, entscheidend einzugreifen. Collins dominierte vor allen anderen. Mit weitem Abstand folgten ihm Manzon, Kling und Fitch. Das Reglement der Targa Florio schreibt vor, daß kein Fahrer mehr als 5 Runden hintereinander am Volant bleiben darf. Collins fuhr dann die nächsten 4 Runden mit großer Bravour. Es war eine Offenbarung, ihn zu sehen, denn nachdem er den Wagen von Moss übernommen hatte, lag er mehr als 7 Minuten hinter Fangio und an 4. Stelle. Als er Moss den Wagen wieder übergab, nahm er mit einem Vorsprung von 1,04 Min. vor Fangio die Führungsposition ein.

Fangio, zu wenig unterstützt von Kling, hatte untätig zuschauen müssen, wie ihm die Chance eines Sieges verlorenging. Manzon tat, was in seinen Kräften stand, doch ist er kein Castellotti. Der Italiener erhielt seinen Wagen von Manzon wieder, als dieser an dritter Stelle lag. Er nahm die Verfolgung von Fangio auf, der mit aller Gewalt versuchte, an Moss heranzukommen. In der neunten Runde sah es aus, als würde Castellotti den zweiten Platz zurückerobern, da mußte er den Wagen wieder an Manzon abgeben. Manzon fuhr, nicht weit hinter Fangio liegend, los und hatte durchaus noch eine reelle Chance, doch das Schicksal war gegen ihn, er mußte einen Reifen wechseln und verlor dadurch kostbare 5 Minuten zwei Runden vor Schluß des Rennens. Castellotti, der dann Manzon noch einmal ablöste, bemühte sich redlich, das Unmögliche möglich zu machen, lag aber, als das Rennen abgewinkt wurde, noch 5,05 Min. hinter Fangio. Moss fuhr unterdessen auf Sicherheit, hielt seinen Vorsprung, und Fangio gelang es trotz seiner ungewöhnlichen Rennerfahrung und seines großartigen Fahrtalents nicht, sich mehr als bis auf 4,41 Min. dem Sieger zu nähern. Die Mannschaft Titterington/Fitch kam als 4. mit einem Rückstand von 11,39 Min. auf Moss ins Ziel. Moss, das muß man unumwunden zugeben, hat zum dritten Male in diesem Jahre bewiesen, daß er in der Tat der verdiente Champion der Sportwagen ist. Er hat mit seinen 26 Jahren das Kunststück fertiggebracht, den Weltmeister Fangio zu besiegen. Das ist ein sehr schöner Erfolg, und sehr wahrscheinlich wird Moss auch im nächsten Jahr auf diesem Gebiet die Rennpisten beherrschen.

Von 47 gestarteten Konkurrenten erreichten nur 20 das Ziel. Erst 58 Min. hinter Moss kam Giardini auf Maserati als erster 2 Liter ein. Dieser Zeitunterschied zeigt klar und deutlich die riesige und absolute Überlegenheit der Kombination Moss—Mercedes-Benz 300 SLR. Maglioli, der Sieger von 1953, war nicht in der Lage, eine entscheidende Rolle zu spielen. Man sah ihn nie in der Gruppe der 4 ersten, und er beendete das Rennen in einem Graben auf drei Rädern. Der Maserati 3 Liter, von Musso gesteuert, konnte ebenfalls nicht in den Kampf der Spitzengruppe eingreifen. Er erlitt in der 6. Runde einen Defekt im Antrieb. Lediglich dem bewundernswerten Mut von Castellotti ist es zu verdanken, daß sich überhaupt ein italienischer Wagen in der Gesellschaft der Mercedes 300 SLR behaupten konnte. Er fuhr ein mehr als prächtiges Rennen, und auch ihm ist es zu verdanken, daß die diesjährige Targa Florio als eine der interessantesten bezeichnet werden kann. Es war wirklicher Sport auf einer mehr als schweren Rennstrecke in einer Atmosphäre, die man als 100prozentig sportlich in jeder Beziehung bezeichnen kann. Derjenige, der Freude an einem faszinierenden Rennen großer Wagen hat und sich nie der Langeweile aussetzen will, besuche die Targa Florio, er wird nie enttäuscht werden, denn die Targa Florio ist und bleibt der Inbegriff automobilsportlicher Auseinandersetzungen auch für die Zukunft.

Lassen wir die Mercedes und die bravouröse Fahrt von Castellotti beiseite, dann dürfen wir nicht das ausgezeichnete Rennen von Cabianca auf seinem 1,5 Liter Osca vergessen. Cabianca erkämpfte sich den 7. Platz im Gesamtklassement, noch vor sechs Maserati 2 Liter.

Bernard Cahier

Ergebnisse:

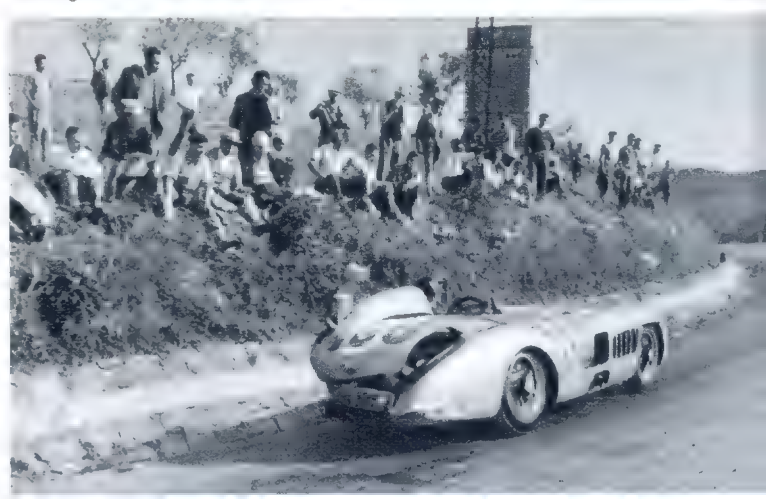
1. Moss/Collins (England), Mercedes-Benz, 936 km in 9:43:14 = 96,29 km/st
2. Fangio/Kling (Arg./Deutschl.), Mercedes-Benz, 9:47:55 $^{2}/_{5}$
3. Castellotti/Manzon (Italien/Frankr.), Ferrari, 9:53:20 $^{4}/_{5}$
4. Titterington/Fitch (Irland/USA), Mercedes-Benz, 9:54:53 $^{2}/_{5}$
5. Giardini/Manzoni (Italien), Maserati, 10:41:15
6. Musso/Rossi (Italien), Maserati, 10:48:53 $^{1}/_{5}$

Schnellste Runde: Moss in 43:7 = 100,18 km/st
Endstand der Wertung für den Coupe des Constructeurs:
Mercedes-Benz 24 Punkte, Ferrari 23 Punkte, Jaguar 16 Punkte

Hart bedrängt von den Mercedes-Benz 300 SLR in den Bergen bei Palermo findet der hervorragende Italiener Castellotti auf Ferrari noch Zeit, unserem Fotografen zuzuwinken. Fotos: (2) Cahier



Am Heck beschädigt wurde der Wagen von Titterington/Fitch, als der Amerikaner Fitch bei einem Rutscher leicht mit Castellotti kollidierte. Auf unserem Bild sitzt der Ire Titterington am Steuer des 300 SLR.



Privatfahrer im Serienwagensport

Noch nie hat man in der Presse so viele Berichte über disqualifizierte Fahrer und Wagen gelesen wie in den letzten acht Wochen. Die Entscheidungen, die vom AvD als Veranstalter des Avusrennens in Berlin getroffen wurden, sind noch heute Gesprächsthema Nummer eins unter den Sportfahrern.

Es ist ein altes Lied: Die Sportredakteure der Tageszeitungen (von Ausnahmen selbstverständlich abgesehen) besitzen kein sehr fundiertes Wissen über den Automobilsport (was bedauerlicherweise dazu führt, daß sowohl die Aktiven als auch die sachverständigen Zuschauer diese Berichte in den Tageszeitungen gar nicht mehr ernst nehmen). Ich stelle ferner fest, daß die Disqualifikationen für die Boulevard-Presse ein „gefundenes Fressen" waren — endlich mal ein Rennen, bei dem es nicht wie üblich einen Ersten, Zweiten und Dritten gibt, sondern plötzlich auch eine Reihe von Disqualifizierten . . . und ich möchte dazu gleich sagen: Unsere Offiziellen bei einem solchen Rennen sollten über diese Disqualifikationen mit der größten Zurückhaltung sprechen, sie sollten nur Fakten geben (also z. B. „die Verdichtung betrug 8,7 statt 8,2") und keine Kommentare, denn es ist hinreichend bekannt, daß Worte, die „unter uns Pfarrerstöchtern" gang und gäbe sein mögen, in den Abendblättern gedruckt doch einen verdammt unangenehmen Beigeschmack haben können — oder möchten Sie eine Schlagzeile haben, in der die Worte „Betrüger" und „Giftmischer" vorkommen, wenn an Ihrem Wagen von einem technischen Kommissar etwas beanstandet wurde, das zwar bei strenger Auslegung der Sportgesetze zu einer Disqualifikation führen kann, das aber einen sogenannten Grenz- oder Härtefall darstellt?

Ich sitze, während ich dies schreibe, Gott sei Dank nicht mehr im Glashaus, denn inzwischen haben die Italiener einsehen müssen, daß unsere wegen angeblicher Unregelmäßigkeiten bei der Coppa Intereuropa in Monza disqualifizierten Porsche doch der Serie entsprachen und die technischen Kommissare dort nur falsch gemessen bzw. das internationale Reglement nicht logisch ausgelegt hatten. Aber mit diesem Wort „falsch gemessen" sind wir schon mitten drin in dem Problem, das man nicht mit einer Handbewegung abtun kann. Gerade deshalb bin ich den Leuten so böse, die sich in der Tagespresse die Sache etwas zu leicht gemacht haben.

Vor mir liegt ein Artikel aus der „Zeit" in Hamburg, einer Zeitung, die mir auf dem politischen, wirtschaftlichen und literarischen Feld als höchst seriös bekannt ist, — wissen Sie, was da als Überschrift zu diesem auch hier aufgegriffenen Disqualifikationsthema steht? „Gedopte Rennwagen". Also, wenn die Schreiber solcher Artikel nicht mal Rennwagen von Sportwagen unterscheiden können, wenn dann im Verlauf des Textes gesagt wird, die Wagen seien „zu stark verdichtet" gewesen (wo schon mein Sohn Donald weiß, daß man „zu hoch verdichtet" sagt), und wenn dann von „Betrügern am Steuer" gesprochen wird, die man „dem Staatsanwalt übergeben sollte" — dann wundert es mich nicht mehr, daß die Verwirrung groß und die Kenntnis der wirklichen Zusammenhänge gering ist.

Es herrscht beim Publikum auch eine große Verwirrung darüber, was eine Disqualifikation eigentlich bedeutet und was der Unterschied zwischen disqualifizieren und suspendieren ist. Wenn ein Automobil den Rennvorschriften nicht entspricht, so kann der Fahrer dafür disqualifiziert werden, das heißt, er verliert seinen Platz und wird gar nicht gewertet, im Prinzip so, als ob er nicht angekommen wäre. Natürlich verliert er damit auch das evtl. Preisgeld. Darüber hinaus kann ein solcher Fahrer, wenn das Automobil in ganz grober Weise die Vorschriften verletzt oder wenn der Fahrer z. B. schon zu wiederholten Malen auf die obige Weise ausgeschieden wurde, auch mit einer persönlichen Strafe nach den Sportgesetzen (niemals nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch) belegt werden, z. B. mit Entzug seiner Sportlizenz für ein halbes, ein ganzes Jahr oder länger. Eine solche sportlich dann schon sehr ehrenrührige Maßnahme würde man zum Beispiel befürworten, wenn ein Mann wissentlich in der 1300er Klasse mit einem 1500er Wagen antritt.

Beim Avusrennen wurde nichts anderes getan, als daß man die Motoren der ins Ziel gekommenen Gran Turismo-Wagen auf ihren Hubraum geprüft hat und nach Abnahme der Zylinderköpfe auf ihr Verdichtungsverhältnis. Einige der Wagen hatten ein höheres Verdichtungsverhältnis als das im Katalog angegebene, deshalb die Disqualifikationen. Man hat gerade unter Fachleuten gleich gefragt: Wieso sind denn nur die Verdichtungen kontrolliert worden, warum hat man nicht noch mehr geprüft, z. B. die Nockenwellen? Der Veranstalter hat zur Antwort gegeben, man hätte auch die ausländischen Wagen entsprechend überprüfen wollen, für diese seien aber nicht alle technischen Unterlagen vorhanden gewesen, so daß man es dann bei allen Wagen bei der Verdichtungsprüfung belassen habe.

Dazu ist zu sagen, daß dieses Argument sportlich sehr fair ist, andererseits hat der Veranstalter das Recht, jedes beliebige Auto herauszugreifen und jedes beliebige Teil davon zu untersuchen. Selbstverständlich wird ein gewissenhafter Veranstalter, so wie es beim Avusrennen geschah, systematisch vorgehen.

Ob es sich nun um eine Verdichtungsmessung handelt, um eine Prüfung der Ventilfedern, der Nockenwelle oder was auch immer — solange es ein Teil der mechanischen Krafterzeugung und Kraftübertragung ist, müssen zwei Gesichtspunkte streng beachtet werden: Erstens die bei der Fabrikation vorkommenden Toleranzen, zweitens die bei der Prüfung möglichen Meßfehler. Bleiben wir beim „Fall Avus", bei der Verdichtung also. Sie wird am einfachsten ermittelt, indem man den Verbrennungsraum mit einer Meßflüssigkeit füllt und die Anzahl der ccm umrechnet. Beispiel: 59 ccm Meßflüssigkeit ergeben 8,2 Verdichtung; 56 ccm ergeben 8,7. Nun werden Zylinderköpfe bekanntlich gegossen und dann bearbeitet, und man weiß, daß nicht jeder Zylinderkopf genauso ausfällt wie der andere. Dazu kommt, daß auch Kolben und Pleuel gewisse Toleranzen haben, die zwar nur in Bruchteilen von Millimetern anzugeben sind, sich aber addieren können.

Diese Toleranzen muß man berücksichtigen. Wie groß sie sein können, sollte am besten die Fabrik wissen. Außerdem gibt es allgemeine Erfahrungswerte dafür. Wenn also eine Fabrik im Interesse ihrer sporttreibenden Kunden eine Phantasie-Toleranz angibt, so kann man das sehr leicht nachweisen — mit anderen Worten, eine Fabrik wird nicht behaupten, ein serienmäßig 7,5 verdichteter Wagen habe in der Fertigung einen „Spielraum" bis 9.

Bei den in Frage stehenden Porsche-Wagen auf der Avus war das Verdichtungsverhältnis laut Katalog 8,2. Die Fertigungstoleranz hatte man bis 8,4 angenommen, allerdings waren auf der Avus keine Fertigungs-Ingenieure von Porsche anwesend. Als diese später gefragt wurden, gaben sie die Toleranz bis 8,5 an, was durchaus im Rahmen der Erfahrungswerte liegt.

Zum Ausgleich von Meßfehlern hat der AvD dann noch 2 v. H. zu dieser Toleranz zugegeben — diese 2 Prozent als Ausgleich für Meßfehler sind ein in solchen Fällen üblicher Wert. Dieser Zusätzliche Spielraum muß unter allen Umständen gewährt werden, weil die Nachmessung ja nicht mit wissenschaftlicher Genauigkeit erfolgen kann. Wer außerhalb der vom Werk angegebenen Toleranzen plus der Meß-Toleranz liegt, der wird dann aus der Wertung genommen. Wobei gerade im Fall Verdichtungsverhältnis noch eines zu bedenken ist: Wenn einer glaubt, durch Erhöhung der Verdichtung eine Mehrleistung zu erzielen (nebenbei bemerkt, es gibt Motoren, die auf Verdichtungserhöhung überhaupt nicht reagieren und kein einziges Mehr-PS bringen!), dann pflegt er die Verdichtung seines Motors nicht von, sagen wir, 8,3 auf 8,5 zu erhöhen, so genau kann man das gewöhnlich gar nicht nacharbeiten, sondern dann erhöht er von 8,3 auf, sagen wir, 9,3 (was in einem Fall — aber nur in einem — auf der Avus auch geschehen ist). Dann liegt der Fall völlig klar. Solange es sich um Zehntelgrade knapp unter oder über dem Toleranzbereich handelt, liegt die Vermutung nahe, daß hier nicht bewußt nachgearbeitet wurde, sondern daß sich tatsächlich Toleranzen „aufgeschaukelt" haben.

Indessen muß ich sagen, daß dieser ganze Streit um das Verdichtungsverhältnis und um ähnliche kleine „Manipulationen" und die Grenze des Erlaubten gerade streifenden „Frisierarbeiten" irgendwo ein Streit um des Kaisers Bart ist! Lesen Sie doch bitte einmal die neue Fassung des berühmten Anhangs J der FIA-Bestimmungen durch — jene Fassung, die im Frühjahr 1955 erschienen ist. Da wird nämlich den Gran Turismo-Wagen im Rahmen der sogenannten Serienmäßigkeit erlaubt, daß sie mit einer anderen Karosserie fahren als derjenigen, die vom Hersteller geliefert wird, und zwar nicht mit einer Karosse, von der ihrerseits 100 Stück per annum existieren müssen, nein, jede private Spezialkarosserie ist erlaubt, wenn sie nur im Rahmen der Gewichtstoleranz bleibt (minus 5 Prozent). Was für ein kapitaler Unsinn das ist! Es könnte also zum Beispiel einer kommen und seinen 1300 Super-Porsche oder was gerade zur Diskussion steht, vollkommen neu karossieren lassen, in der Weise, daß er wesentlich schmaler und wesentlich niedriger ausfällt und einen noch viel günstigeren cw mal F (Luftwiderstandbeiwert mal Fläche)-Wert besitzt. Ich könnte mir eine Karosserie vorstellen, mit der man bei 65 PS eine Spitze von 200 km/st erreicht. Das wäre erlaubt! Es ist doch geradezu ein Witz, daß die FIA solche entscheidenden Modifikationen zuläßt, daß man aber andererseits das Verdichtungsverhältnis nicht erhöhen darf, was bei Tankstellentreibstoff vielleicht eine Vermehrung der Leistung um 1—3 PS, kaum mehr, bringen wird.

Mit anderen Worten: Wenn jemand in seiner Freizeit abends ein bißchen an seinem Motor herumfummelt, was ihn relativ wenig Geld kostet, dann riskiert er es, disqualifiziert zu werden, wenn aber einer mit einem

Fortsetzung Seite 32

Radar bremst bei Gefahr

Über dem Ruhrrevier kreisen Radarstrahler moderner Funkmeßgeräte. In einem Funkforschungsinstitut sitzen deutsche Radartechniker über geisterhaft phosphoreszierende Bildschirme gebeugt und beobachten die Bildmuster, die die Antenne mit ihrem Elektronenfinger aufzeichnet. „Dieser Strich ist das Radarecho der Ruhr, rundherum das Punktgewirr sind die Häuserschluchten der Großstädte.“ 50 km und weiter greifen die unsichtbaren Radarwellen, rasen im 300 000 km-Tempo pro Sekunde dahin, treffen auf ein Hindernis, werden reflektiert und kehren zum Radargerät zurück, auf eine Braunsche Röhre alles in zartem Filigran aufzeichnend, was sie auf ihrer nur Millisekunden währenden Luftreise gesehen haben. Ein märchenhafter Vorgang!

Radar überwacht heute den Luftraum, hilft Schiffen und Flugzeugen den Weg durch Nacht und Nebel finden, ermöglicht Blindlandungen, warnt Flieger vor Bergkuppen oder Tornados. Die deutschen Radarforscher aber befassen sich über diese Dinge hinaus mit einem Plan, der selbst für verwöhnte Techniker nahezu märchenhaft klingt. Sie wollen Radar auch für den Straßen- und Schienenverkehr nutzbar machen! Der Plan erscheint auf den ersten Blick phantastisch: Radar soll helfen, Auto- oder Eisenbahnkollisionen in Zukunft zu verhindern! Radarexperten sind von der Möglichkeit dieses Projektes überzeugt. Versuche haben das bewiesen. Und auch rein theoretisch leuchtet es ein, daß Radar zu einer wirksamen Waffe gegen den Verkehrstod werden kann.

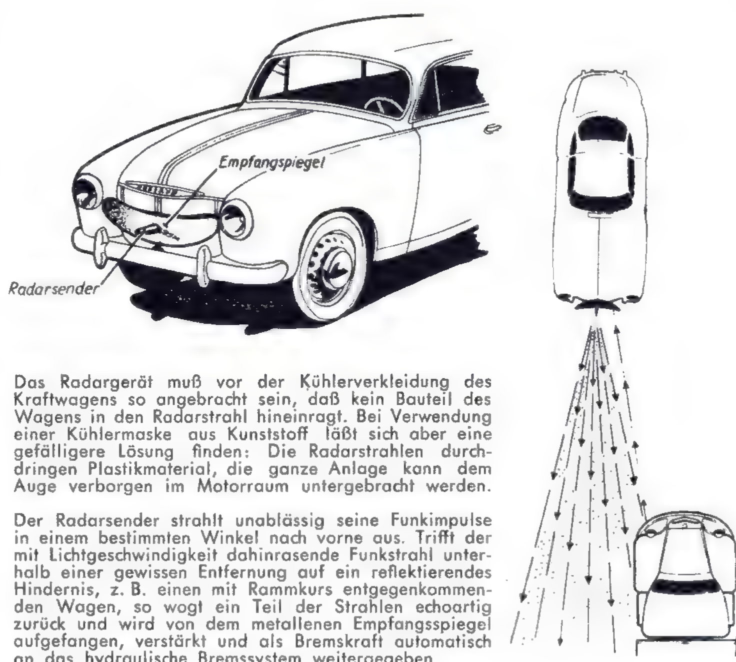
Bereits 1888 endeckte der berühmte deutsche Physiker Heinrich Hertz bei seinen bahnbrechenden Untersuchungen an Mikrowellen eine phänomenale Erscheinung: Mikrowellen, also elektromagnetische Wellen unter 100 cm Länge, werden von Metallflächen genauso reflektiert wie Licht von einem Spiegel! Voraussetzung dafür allerdings ist, daß die Metallfläche wenigstens eine Ausdehnung von der Größe der Wellenlänge hat. Weitere Untersuchungen haben dann gezeigt, daß eine derartige Reflexion nicht nur an Metallflächen, sondern in schwächerem Maße überhaupt an allen Körperteilen erfolgt, auf die eine elektromagnetische Welle auftrifft; von allen geht eine je nach der Beschaffenheit des Körpers mehr oder weniger starke Rückstrahlung aus. Auf dieser alten Erkenntnis basiert das „moderne Wunder“ Radar. (Radar = Abkürzung für „Radio detection and ranging“ = Funkermittlung und Abtastung). Und dementsprechend sind auch die grundsätzlichen Gedanken der Anwendung von Radar im Straßenverkehr: Vorn am Bug der Kraftwagen wird ein Radargerät montiert, das bei der Fahrt unablässig Radarstrahlen nach vorne aussendet und die Fahrbahn abtastet. Taucht bei Nacht und Nebel ein Hindernis auf, werden die Radarstrahlen zurückgeworfen, treffen auf eine am Wagen angebrachte Antenne und schlagen Alarm: Achtung, Hindernis! Diese Alarmmeldung geht aber nicht an den Fahrer weiter. Das dauert infolge der berühmten Schrecksekunde und Reaktionszeit zu lange. Die menschliche Unzulänglichkeit wird vielmehr ganz ausgeschaltet; das Radargerät wirkt automatisch direkt auf die Wagenbremsen. Die Alarmmeldung wird dabei elektrisch verstärkt und durch Umwandlung in Kraftimpulse auf die Öldruckbremsen übertragen. Weich und wie von Geisterhand beeinflußt, bremst der Wagen ab, sobald in seiner Fahrtrichtung ein Hindernis auftaucht. Je schneller der Wagen fährt, um so weiter wird der Radarstrahl ausgesandt. Wenn man sich einem Objekt mit großer Geschwindigkeit nähert, vermindert die Radarausrüstung die Geschwindigkeit, ehe der Fahrer noch der Gefahr gewahr geworden ist. Der Wagen hält dann, wenn er nicht mit der Bremse gestoppt wird, vor dem Hindernis an.

Parallel laufende Versuche amerikanischer Radartechniker ergaben sogar, daß selbst dann, wenn zwei Wagen mit sturem Rammkurs im 100 km-Tempo aufeinander zurasen, die Radarbremse die Anwärter auf das Bilett in den Himmel noch mit heiler Haut davonkommen läßt! Der Radarstrahl meldet die Gefahr und leitet rechtzeitig die Bremsung ein.

Bei Kolonnenfahren mit geringem Wagenabstand, im Stadtverkehr und auch auf den meisten Landstraßen hat die Radarbremse natürlich keinen oder nur wenig Sinn. Man wird sie hier abschalten. Im Autobahnschnellverkehr und ebenso beim Schienenverkehr könnte sie aber sehr segensreich sein.

Zukunftsmusik? Für uns ja, wenn die bundesrepublikanischen Straßen weiterhin in mittelalterlichem Zustand bleiben! Was nützt uns dann Radar, Infrarot und 250 km/st Spitze? Die mit wachem Sinn in die Zukunft der neuen Welt blickenden großen amerikanischen Versicherungsgesellschaften beschäftigen sich jedenfalls bereits mit Plänen, wonach für radarausgerüstete Wagen nur geringere Prämien gezahlt zu werden brauchen.

Die deutschen Radarforscher haben aber einen zweiten Plan in der Schublade, der vermutlich eher realisiert werden kann: Radar ist heute in seinem Auflösungsvermögen so weit verfeinert, daß man einzelne Fahrzeuge auf den Straßen einer Großstadt ausmachen kann! Montiert man nun einen Radarstrahler auf den höchsten Punkt einer Großstadt und läßt ihn rotieren, tastet er das Bild des Stadtkernes mit seinem Verkehr ab und zeichnet es auf dem Bildschirm genauso auf, wie es im Moment ist.



Das Radargerät muß vor der Kühlerverkleidung des Kraftwagens so angebracht sein, daß kein Bauteil des Wagens in den Radarstrahl hineinragt. Bei Verwendung einer Kühlermaske aus Kunststoff läßt sich aber eine gefälligere Lösung finden: Die Radarstrahlen durchdringen Plastikmaterial, die ganze Anlage kann dem Auge verborgen im Motorraum untergebracht werden.

Der Radarsender strahlt unablässig seine Funkimpulse in einem bestimmten Winkel nach vorne aus. Trifft der mit Lichtgeschwindigkeit dahinrasende Funkstrahl unterhalb einer gewissen Entfernung auf ein reflektierendes Hindernis, z. B. einen mit Rammkurs entgegenkommenden Wagen, so wogt ein Teil der Strahlen echoartig zurück und wird von dem metallenen Empfangsspiegel aufgefangen, verstärkt und als Bremskraft automatisch an das hydraulische Bremssystem weitergegeben.

Die vielen weißen Pünktchen, wie die Perlen an einer Kette gereiht, das sind die Fahrzeugschlangen, die sich durch die Straßen schieben. Schaltet man auf einen anderen Maßstab um, erscheinen auch die Vororte auf der Braunschen Röhre. Bei Großveranstaltungen oder am Wochenende eine ideale Hilfe für die Großstadtpolizei! Auch ohne Hubschrauber immer das gegenwärtige Bild der Verkehrssituation aus der Vogelschau vor Augen, kann der verantwortliche Mann die nötigen Entscheidungen treffen, über UKW den Funkwagen Befehle geben, jene Straßen zu sperren oder dort Einrichtungsverkehr durchzuführen und bei einigem Können das Verkehrsgetümmel virtuos zu entwirren und zu glätten. Wer einmal die hoffnungslosen Verkehrsverstopfungen etwa bei Großstadtmessen oder sogar auf der Autobahn an sonnigen Wochenenden erlebt hat, wird es dankbar begrüßen, daß die Radartechnik hier helfend einspringen will.

Karl-Heinz Fonck

Aufgepicktes

Ungeklärt ist vorerst die Frage geblieben, ob ein „Notstand" vorliegt, wenn ein kleines Kind während einer Autobahnfahrt plötzlich mal „muß". Das Ahrensburger Amtsgericht hatte sich kürzlich über eine Stunde lang mit diesem komplizierten Problem zu beschäftigen. Angeklagt waren zwei Kraftfahrer aus Hamburg, denen an einem Sonntagabend, in einer riesigen Fahrzeugschlange von der Ostsee heimkehrend, das gleiche passierte. Beim einen hatte das fünfjährige Töchterchen, beim anderen der zweieinhalbjährige Sohn plötzlich verkündet: „Vati, halt, ich muß mal!" Auf die nächsten Parkplätze war nicht heraufzukommen, die waren total überfüllt. So hielten die Vatis auf einer gepflasterten Ausweichstelle unmittelbar neben der Autobahn und die Muttis verschwanden mit den Kleinen im Gebüsch. Zwei Mark wollte ein Polizeibeamter, der prompt hinzukam, von jedem der beiden Autofahrer kassieren, denn wo sie hielten, war kein offizieller Parkplatz. Aber diese zahlten nicht und gegen die Strafverfügung über 5 bzw. 10 DM, welche ihnen daraufhin zugestellt wurden, legten sie Einspruch ein. Es kam zur Hauptverhandlung, selten wurde im Ahrensburger Gerichtssaal so gelacht. Natürlich hätten sie gewußt, meinten die beiden Angeklagten, daß man an der betreffenden Stelle nur in Notfällen halten dürfe, ein solcher habe jedoch wegen der dringenden Bedürfnisse der kleinen Kinder vorgelegen. Angesichts der Überfüllung der Parkplätze seien sie froh gewesen, überhaupt eine zum Anhalten geeignete Stelle gefunden zu haben. Der Richter war ein vorsichtiger Mann: „Ich werde mich hüten, ein grundsätzliches Urteil darüber zu fällen, wann bei derartig dringenden Bedürfnissen ein Notstand vorliegt und wie lange derartige Pausen dauern dürfen. Nachher werde ich noch in allen deutschen Automobilzeitschriften zitiert." Der Richter brauchte diese grundsätzliche Entscheidung nicht auf sich zu nehmen. Die beiden Autofahrer erklärten sich schließlich bereit, die 2 DM Verwarnungsgebühr zu bezahlen. Die Verfahren wurden wegen Geringfügigkeit eingestellt.

*

Für die Dauer des berühmten Dürkheimer Wurstmarkts, der alljährlich 8 Tage lang Ende September/Anfang Oktober stattfindet, glaubte man bisher den während dieser Zeit besonders lebhaften Verkehr dadurch besser zu regeln, daß man auf der gesamten Strecke von Bad Dürkheim bis Mitte Ludwigshafen-Oggersheim Überholverbot anordnete. In diesem Jahr wurde darauf „versuchsweise" verzichtet — mit bestem Erfolg! Ging es früher, trotz dem Verbot nie ohne mehrere schwere Unfälle ab, so ereigneten sich in diesem Jahre nur vier leichte mit geringem Personen- und Sachschaden. Die Funkstreifen der Polizei, die zu besonders aufmerksamer Beobachtung des „Versuchs" gehalten waren, notierten ansonsten lediglich einige Beanstandungen wegen Überschreitens der Geschwindigkeitsbeschränkung, die seit etwa zwei Jahren in Maxdorf besteht, einer Ortschaft in der Mitte zwischen Ludwigshafen und Dürkheim. Warum diese Verkehrsbeschränkung notwendig ist, das weiß freilich niemand so recht zu sagen.

*

„Der Benutzer einer durch ein negatives Verkehrszeichen gekennzeichneten Straße ist auch gegenüber Verkehrsteilnehmern wartepflichtig, die sich ihm von links auf einer kreuzenden oder einmündenden Straße nähern, auf der positive Verkehrszeichen fehlen." Mit dieser Begründung hat der Vierte Strafsenat des Bundesgerichtshofes in Karlsruhe unter Vorsitz von Bundesrichter Krumme die Revision des 41jährigen Polizei-Hauptwachtmeisters Arendt aus Neu-Isenburg gegen ein Urteil des Landgerichts Darmstadt verworfen. Der Beamte war mit einem Funkstreifenwagen über eine Kreuzung gefahren und hatte ein „vereinsamtes" rotes Dreieckschild nicht beachtet, weil auf der Querstraße das nach der Straßenverkehrsordnung erforderliche positive Verkehrszeichen — auf einer Ecke stehendes Quadrat — nicht vorhanden war. Der Funkwagen stieß mit einem von links kommenden VW zusammen, von dessen Insassen einer getötet, die anderen verletzt wurden. Der Hauptwachtmeister war wegen fahrlässiger Tötung zu zwei Monaten Gefängnis mit Bewährung verurteilt worden. — Dem Frankfurter Polizeipräsidenten Dr. Gerhard Littmann gebührt das Verdienst, den Begriff des „vereinsamten" Verkehrszeichen der Öffentlichkeit vertraut gemacht zu haben. Er hatte bekanntlich unter ähnlichen Umständen wie der Neu-Isenburger Polizist einen Unfall gebaut. Gegen Littmann aber eröffnete die Staatsanwaltschaft kein Verfahren, denn ein „vereinsamtes" Verkehrszeichen besitze keine vorfahrtregelnde Wirkung.

*

Auf der Lübecker Autobahn hielt die Polizei einen Hamburger Kaufmann an, weil er hinten links auf der blanken Felge fuhr. Mit etwa 50 km/st hatte er dabei fortwährend die Überholfahrbahn benutzt, um mit den linken Rädern auf dem grünen Mittelstreifen bleiben zu können. Als die Polizei den Wagen stoppte, war die Felge bereits völlig breit gefahren. Der Kraftfahrer, der nach einer Panne den Reifen abmontiert hatte, äußerte gegenüber der Polizei die Ansicht, es könne ihm nicht verboten werden, auch ohne Reifen zu fahren. Der Wagen wurde jedoch sichergestellt und der Fahrer wegen Verkehrsgefährdung sowie Beschädigung der Autobahn angezeigt. Seine Spur war nämlich über 20 km weit sichtbar.

*

Außer in Fällen höchster Gefahr ist den Autofahrern in Rom das Hupen verboten. Wer es dennoch tut, muß mit empfindlichen Geldstrafen rechnen. Das ging vielen gegen den Strich und bald hatten sie einen Ausweg gefunden. Gut, sagten sie, das Hupen ist uns zwar verboten, aber von anderen Geräuscheffekten sagt die Verkehrsordnung nichts. So kommt es, daß in Rom immer mehr Autos verkehren, die elektrische Klingeln, Pfeifen und sogar Trompeten besitzen, die wie das Brüllen eines Ochsen klingen. Und neulich soll man sogar einen Alfa Romeo gesehen haben, der wie ein Goggel „Kikeriki" krähte. Die römischen Stadtväter überlegen bereits, wie sie die Verkehrsordnung neu abfassen sollen, um dem polyphonen Warnkonzert und der Phantasie der Autobesitzer würdige Grenzen zu setzen.

*

Britische Panzer im Wert von nahezu 12 Millionen Mark versinken langsam in den moorigen Wiesen nördlich von Minden. Es sind 14 der neuesten 50 Tonnen schweren Centurion-Panzer und mehrere Abschleppfahrzeuge, die ebenfalls einsanken, als sie versuchten, die stählernen Ungetüme herauszuziehen. Bei den Herbstmanövern wagten sich die Panzer in dieses gefährliche Gebiet und es dauerte nicht lange, da mußte der „Krieg" ohne sie weitergeführt werden. Einige von ihnen stecken schon so tief im Moor, daß nur noch der Turm heraussieht. Man wird sie abschreiben müssen. Über 50 000 Pfund Sterling kostet so ein Centurion, das sind rund 600 000 Mark. Die ansässigen Bauern übrigens hatten die Panzerfahrer vor den verräterischen Moorwiesen gewarnt, aber ohne Erfolg. Auch etwa 40 „Tiger" und „Panther", die bei Übungen im Kriege hier herumfuhren, sollen in dem grundlosen Schlamm versunken sein. Für die Archäologen künftiger Generationen ist also auf jeden Fall gesorgt.

*

Die Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle des Offenbacher Landratsamtes weigerte sich, Kraftfahrzeug-Kennzeichen abzustempeln, wenn sie nicht von einer Offenbacher Firma hergestellt sind, der die Zulassungsstelle auf Grund einer Abmachung eine Art Monopol-Verkaufsrecht für solche Nummerntafeln eingeräumt hat. Die Kraftfahrer werden von der Zulassungsstelle aufgefordert, die Kennzeichenschilder bei dieser Firma zu beziehen. Wollen sie das nicht, so müssen sie das vor Erwerb des Schildes bei einer anderen Firma der Zulassungsstelle anzeigen, sonst erhalten sie keinen Stempel! (Wobei wir, nebenbei bemerkt, diesen Stempel ohnehin für eine höchst überflüssige Sache halten.)

*

Mit einem netten Vergleich suchte kürzlich BMW in Zeitungsinseraten die Wirtschaftlichkeit der Isetta zu verdeutlichen: Die jährliche Steuer hierfür beträgt DM 44.—, also weniger als für einen Großstadt-Dackel!

*

Übrigens kann man auch, weil wir gerade von Inseraten sprechen, selbst mit dem schönsten Werbeslogan hereinfallen. Kürzlich prangte überall der zweifellos geschickt formulierte Spruch: „Deutschland fährt Conti-R." Aber eine Konkurrenzfirma war wach. Wenige Tage später verkündeten ganzseitige Anzeigen in der Tagespresse: „Die Welt fährt Firestone-Phoenix. Das ist der Richtige Rutschfeste Reifen." (Mit drei großen R untereinander geschrieben!) Dem Phoenix-Werbeonkel darf man zu seiner Schlagfertigkeit gratulieren! *Meck*

Privatfahrer im Serienwagensport

Fortsetzung von Seite 29

Aufwand von 20 000 D-Mark oder mehr sich eine Spezialkarosse baut, dann entspricht das dem Reglement! Wo bleiben da, frage ich, die Belange des Privatfahrers?

Ähnlich verhält es sich mit den FIA-Bestimmungen über die Vergaser. Es ist z. B. erlaubt, an einem Porsche Super statt der serienmäßigen Solex-Vergaser Weber-Vergaser anzubringen. Es ist kein Geheimnis, daß man mit den Weber-Vergasern einiges mehr an Leistung erzielen kann, wenigstens in bestimmten Drehzahlbereichen. Wer kann sich aber die Weber-Vergaser und die sehr komplizierte Anpassung dieser Vergaser an den normalen Motor leisten?

Man mißverstehe mich nicht — ich möchte jetzt nicht gegen die Untersuchung auf der Avus Stellung nehmen, die geschah ganz zu Recht, aber es sind viele Stimmen laut geworden, daß heute der „echte" Privatfahrer ohne viel Zeit und ohne große Mittel keine besonderen Chancen mehr habe — dafür mache man bitte die FIA verantwortlich! Es schiene mir dringend erforderlich, daß unsere FIA-Vertreter diese Frage noch einmal in Paris aufrollen — wenn sie dann von den Italienern (den Freunden solcher Spezialkarosserien) überstimmt werden — dann können wir auch nichts ändern.

Zum Thema Italiener noch ein Wort: Die Coppa Intereuropa war bekanntlich ein internationales Rennen. Als wir zur Abnahme kamen, dachten wir, bei einem internationalen Rennen würden die internationalen Bestimmungen angewandt. Als erstes bemerkten wir, daß sämtliche Alfa-Giuliettas ohne Stoßstangen antraten. Wir erkundigten uns höflich, wieso. Darauf erklärte man uns (und zeigte es uns auch schwarz auf weiß), daß die italienische Sportkommission für ihre Rennen einige Sonderbestimmungen erlassen habe. Danach darf man z. B. einen Gran Turismo-Wagen ohne Stoßstangen fahren. Ich gebe zu, daß es angesichts der erlaubten Sonderkarosserien völlig gleichgültig ist, ob ein Auto mit oder ohne Stoßstangen gefahren wird, aber seit wann — und dies ist eine Frage des Prinzips — kann ein Land bei einem internationalen Rennen nationale Sonderbestimmungen anwenden? Zumal in der Ausschreibung davon nichts zu lesen war?

Kommen wir aber zu einem Ergebnis unserer Untersuchungen. Ich bilde mir ein, ich habe ein vernünftiges gefunden. Ich gehe davon aus, daß ein Privatfahrer — und wir wollen in den Gran Turismo-Klassen unter allen Umständen den Privatfahrersport fördern — vor und nach einem Rennen nicht über beliebig viel Zeit verfügt, denn er hat ja normalerweise einen „Nebenberuf". Wenn nach jedem Rennen sämtliche ans Ziel gekommenen Wagen vom Veranstalter demontiert werden, so ist das, von allen anderen Unannehmlichkeiten abgesehen, für die betreffenden Fahrer ein großer Zeitverlust. Es geht nicht an, daß ein Rennen am Sonntagmittag um 12 beendet ist und der betreffende Fahrer in jedem Fall damit rechnen muß, daß sein Motor am Montagmittag um 12 noch immer in der Werkstatt steht, und wenn der Veranstalter wirklich genaue Kontrollen einführen will, dann dauern diese 24 Stunden, da kann kein Zweifel herrschen. Außerdem braucht der Veranstalter jedesmal einen Stab von eigens engagierten Monteuren. In Berlin hatte man eine große Werkstatt in unmittelbarer Nähe der Rennbahn. Will man mir verraten, wie das auf dem Nürburgring exerziert werden soll?

Nein, da gibt es ein anderes Prinzip. Nach dem Rennen kommen alle diejenigen Wagen, die auf Platz 1—5 liegen oder Punkte für die Meisterschaft errungen haben, auf einen fahrbaren Prüfstand. Dort wird ihre PS-Leistung gemessen. Wenn diese PS-Leistung bis zu 10 Prozent über der Katalog-Leistung liegt (z. B. bei einem 1300 Super bis 66 PS), dann ist es uninteressant, ob der Mann an seiner Verdichtung herumgefummelt hat oder nicht. Liegt sie höher, diese PS-Leistung, dann werden Motor und alle für eine Leistungssteigerung in Frage kommenden Teile genau untersucht. Und in jedem Fall wird das Ergebnis der Prüfstandmessung öffentlich zugänglich gemacht, das heißt, jeder kann nach dem Rennen erfahren, daß der Sieger mit 64 PS gefahren ist, der Zweite mit 65, der Dritte mit 61 Pferden.

Im übrigen darf ich bemerken, daß der Unterschied in der PS-Leistung um so weniger Bedeutung hat, je schwieriger die Rennstrecke ist. Das natürlich 2 PS nach oben und unten auf der Avus mehr bedeuten als auf dem Nürburgring, dürfte klar sein. Ich möchte hier vor allem denen entgegentreten, die ich am Nürburgring ständig habe sagen hören: Ja, kein Wunder, daß der und der vorne gelegen hat, der hat ja auch einen besseren Motor. Ich kann dazu nur bemerken (und ich hoffe, es wird mir nicht als Selbstbeweihräucherung ausgelegt), daß der Rundenrekord für die 1600er Gran Turismo-Klasse (12:04,6) jetzt beinahe drei Jahre alt ist; ich habe ihn gefahren mit einem der ersten 1500 Super, die es gab, 70 PS, Hebelstoßdämpfer, unreduzierte Gänge. Man soll also die Pferde auch nicht am Schwanz aufzäumen und die Kirche im Dorf lassen.

Richard v. Frankenberg

Runde um Runde

Das Automobilsportprogramm von 1956 ist nicht weniger umfangreich als das von 1955. Die Internationale Sportkommission der FIA hat jetzt die Termine für die Wertungsläufe der Automobilweltmeisterschaft, des Coupe des Constructeurs und der Europäischen Tourenwagenmeisterschaft festgelegt. Mit Ausnahme des argentinischen Grand Prix sind alle Großen Preise für Rennwagen wieder in das Programm aufgenommen worden. Für die Weltmeisterschaft der Rennwagen werden folgende Läufe gewertet: 13. Mai, G. P. von Monaco; 30. Mai, 500 Meilen von Indianapolis; 3. Juni, G. P. von Belgien; 17. Juni, G. P. der Niederlande; 1. Juli, G. P. von Frankreich; 14. Juli, G. P. von England; 29. Juli, G. P. von Deutschland; 19. August, G. P. der Schweiz; 2. September, G. P. von Europa und Italien; 28. Oktober, G. P. von Spanien. Für den Coupe des Constructeurs werden gewertet: 15. Januar, 1000-km-Rennen von Buenos Aires; 25. März, 12-Std.-Rennen von Sebring (USA); 28./29. April, Mille Miglia; 27. Mai, 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring; 23./24. Juni, 24-Std.-Rennen von Le Mans; 15. September, Englische Tourist Trophy; 19. bis 23. November, Carrera Panamericana Mexico. Entscheidend für die Europäische Tourenwagenmeisterschaft sind die nachfolgenden Rallyes: 15. bis 23. Januar, Rallye Monte Carlo; 24. bis 28. Februar, Rallye Sestriere; 6. bis 12. März, Rallye Großbritannien; 5. bis 8. April, Rallye der Iberischen Halbinsel; 6. bis 12. Mai, Tulpen-Rallye; 23. bis 26. Mai, Rallye Genf; 28. Mai bis 3. Juni, Rallye Mitternachtssonne; 21. bis 24. Juni, Rallye Wiesbaden; 6. bis 12. Juli, Alpen-Rallye; 5. bis 9. September, Lüttich–Rom–Lüttich; 17. September, Viking-Rallye; 26. bis 30. September, Adria-Rallye. Auf Grund der neuen Sicherheitsvorschriften der französischen Regierung – wir haben bereits im letzten Heft darauf hingewiesen – dürfen Automobilrennen in Frankreich ab sofort nur noch nach einer Sondergenehmigung des französischen Innenministeriums veranstaltet werden, die nach Überprüfung der Rennstrecke erteilt wird.

*

Neben Bugatti wird voraussichtlich eine weitere berühmte Firma wieder an Automobilrennen teilnehmen. Aus Italien verlautet, daß Alfa Romeo sowohl einen 2,5 Liter-Zwölfzylinder-Rennwagen mit direkter Benzineinspritzung (Bosch?) als auch einen Rennsportwagen fertiggestellt habe. Bei dem Rennsportwagen soll es sich um einen 5 Liter handeln. Wie man weiter hört, wird der junge, sehr talentierte Italiener Cesare Perdisa, der sich bekanntlich auf Wunsch seiner Eltern vor einigen Monaten vom Rennsport zurückzog, demnächst neben dem Alfa Romeo-Chefeinfahrer Consalvo Sanesi die neugeschaffenen Rennfahrzeuge der bekannten Mailänder Firma Versuchsfahrten unterziehen. Wenn Bugatti und Alfa Romeo ihre neuen Rennwagen noch im Laufe des Jahres 1956 zum Einsatz bringen können, dann würde das dem Grand Prix-Sport einen erheblichen Auftrieb geben. Da man bei Alfa Romeo genau wie bei Mercedes-Benz gerne hinter verschlossenen Türen sportliche Vorbereitungen trifft, muß man in Mailand schon ziemlich weit sein, wenn Meldungen dieser Art in die Öffentlichkeit dringen.

*

Als letzter Lauf für die Deutsche Meisterschaft in der Gran Turismo-Klasse und für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft fand die international ausgeschriebene Rallye Wiesbaden statt. Bei dieser Prüfung waren neben einer Sternfahrt von verschiedenen deutschen Orten nach Wiesbaden mehrere sogenannte Wertungsprüfungen zu absolvieren, von denen wir nur einzelne nennen wollen, wie z. B. den Rundstrecken-Wettbewerb über drei Runden und eine Geschwindigkeitsprüfung an der Steilstrecke über 1,6 km auf dem Nürburgring, ferner eine Geschwindigkeitsprüfung über 1 km mit fliegendem Start und einen Beschleunigungstest über 500 m in Hockenheim sowie zwei Bergprüfungen und eine Langstreckenfahrt über 850 km. Gesamtsieger wurde Sven von Schroeter auf DKW-Sonderklasse, der damit die Deutsche Tourenwagenmeisterschaft 1955 gewann. Bei den Gran Turismo-Fahrzeugen gab es folgende Klassensieger: bis 1300 ccm: 1. Strähle auf Porsche, damit Deutscher Meister dieser Klasse für 1955; bis 2000 ccm 1. Rolff auf Porsche, damit Deutscher Meister 1955 der Gran Turismo-Klasse bis 1600 ccm; über 2000 ccm: 1. Zimmer auf Mercedes-Benz 300 SL. Normale Serien-Tourenwagen und Spezial-Tourenwagen: bis 750 ccm: 1. Erner auf Renault; bis 1000 ccm: 1. von Schroeter auf DKW; bis 1300 ccm: 1. Wehner auf VW; bis 1600 ccm: 1. Dr. Theden auf Borgward-Isabella, bis 2000 ccm: 1. Vorsheim auf Mercedes-Benz 180; über 2000 ccm: 1. von Zedlitz auf Mercedes-Benz 220 a. Dieselwagen: 1. Golderer auf Mercedes-Benz. Siegerin der Damenwertung: Rut Lautmann auf Ford 15 M. Mannschaftswertung: 1. Wiesbadener Automobilclub.

*

Als gegenstandslos haben sich die bei der Coppa Inter-Europa in Monza gegen die siegreichen Porsche-Fahrer von Hanstein und von Frankenberg ausgesprochenen Disqualifikationen erwiesen. Die beiden Fahrer hatten gegen die Disqualifikation sowohl bei der Obersten Italienischen Sportkommission als auch direkt bei der FIA in Paris Berufung eingelegt. Bei der Herbstsitzung der FIA wurde nun dem Einspruch der beiden Fahrer stattgegeben. Damit hat das Ergebnis der Coppa Inter-Europa wieder folgendes Aussehen: 1. von Hanstein (Porsche) 142,11 km/st; 2. von Frankenberg (Porsche); 3. Gorza (Alfa Romeo Giullietta).

*

Die FIM hat den Altmeister des deutschen Motorradsportes H. P. Müller zum Weltmeister der 250 ccm-Klasse für 1955 erklärt. Diese nachträgliche Titelverschiebung kam zustande, da der Engländer Bill Lomas, der bekanntlich auf Grund des Ergebnisses vom Großen Preis der Nationen in Monza in der Endwertung vor H. P. Müller führte, nachträglich disqualifiziert wurde. Er hatte in Assen beim Großen Preis von Holland mit laufendem Motor getankt. H. P. Müller ist der wohl älteste heute noch aktive deutsche Motorradrennfahrer. Er kann im Alter von 46 Jahren auf eine sehr erfolgreiche Laufbahn zurückblicken, errang er doch mehr als 200 Motorradsiege, sieben Deutsche Meisterschaften und gewann 1939 auf Auto Union den Großen Preis von Frankreich für Rennwagen. H. P. Müller will auch im nächsten Jahr wieder in den Rennsattel steigen. Ha. Pe., wir gratulieren dir recht herzlich zu deinem bisher größten Erfolg. Gümo

*

Wie Professor Dr. Nallinger, der Technische Direktor der Daimler-Benz AG. bekanntgab, wird das Untertürkheimer Werk im nächsten Jahr weder mit dem Rennwagen, noch mit dem Rennsportwagen MB 300 SLR an den Start gehen. Moss erklärte dazu, daß er diese Entscheidung sehr bedauere. Fangio wird vorerst für Maserati starten, und zwar schon beim Großen Preis von Caracas in Venezuela. Der Weltmeister fliegt Ende Oktober bereits nach Venezuela. Die Rennpause sei notwendig – so erfahren wir von der Daimler-Benz AG. – um die bisher vom Rennsport zu stark beanspruchten technischen Kräfte für den Serienwagenbau freizumachen. Die beim Sport gewonnenen Erfahrungen sollen bei der Konstruktion von Serienfahrzeugen verwendet werden.

Beilagen-Hinweis

Einer Teilauflage unserer Zeitschrift „das AUTO, MOTOR und SPORT" liegt ein Prospekt der Firma Beratender Buchdienst GmbH., Freiburg i. Br., bei. Wir bitten, diesem Prospekt Ihre besondere Beachtung zu schenken!

Motorradfahrer! Achte beim Einkauf Deines Sattels auf diese Wertmarke
23 Jahre PAGUSA
PAGUSA-WERKE-HAMBURG-SCHENEFELD

LITHA **Auspuffblenden** NEUE LINIE FÜR ALLE WAGEN
LICHTENFELD HAMBURG 1
Sprinkenhof 2 • Fernruf 33 28 57-59

Achenbach-Garagen
Wellblechhallen, Fahrrad- u. Motorradständer, Stahltore, Betonplatten-Bauten
Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau - Sieg, Postfach 188

C. ALBERT & CO WUPPERTAL-BARMEN
ALBERT
kraftfahrzeugzubehör

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

REPARATUR
AN- und VERKAUF
ERSATZTEILE

2 Borgward 2400

(sechssitzige Pullman - Lim. Direktionswagen)

in erstklassig gepflegtem Zustand, mit reichlichem Zubehör, 70 000 und 20 000 km gelaufen, **zu verkaufen.**

Angebote unter 713 an Anzeigenverm. Hermann Franzen, Viersen. 2097/1280

Nehmen Sie
ein Postkärtchen und schreiben Sie: „Senden Sie mir kostenlos Ihre interessanten Auto-Zubehör-Angebote"
Peter Fischer, München 23
Ungererstr. 5-A

Autoporter *der ideale Lastenträger*

Steuer-, zulassungs- und versicherungsfrei
Stört nicht am Wagen
Benötigt keine Garage
Jederzeit vorhanden und betriebsbereit
Trägt schwere Lasten und auch sperrige Güter
Erlaubt jegliches Rückwärtsfahren
Verteuert den Betrieb nicht
Hält die Spur
Bedeutend billiger als ein Normal-Anhänger

5509

Preis DM 475.–
+Anbauteile je nach Wagentyp

PANZER TEL.52153 · FS 089611
hat alles fürs Auto **BONN-C**

Alleinvertrieb für die Bundesrepublik

Unlust, Müdigkeit - ade
Dagegen gibt es *Franklin Tee*
Der weltbekannte *Franklin Tee*, ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich *Franklin Tee* in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW-Motor 80 PS, 2500 km gel., 3 Fallstrom-Verg., letzt. Lm-Kopf mit parall. häng. u. vergr. A-Ventilen. Verk. od. tauscht gegen Kleinwag. od. Motorrad bis 250 ccm. Mett, Hambg.-Lu., Farnhornweg 37. 2096/1280

Gelegenheit! BMW-Sportcabrio, 2sitz., 1,5- od. 1,2-Ltr.-Motor nach Wahl, generalüberh. (m. Garantie), Radio, Heizung, zugel., bar DM 2000.— zu verkaufen. Angeb. unter 5012 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3023/1282

BORGWARD

Neuwertiger Hansa-Borgward 2400, Pullman-Limousine, kirschrot mit Weißwandreifen, mit Radio, 15 000 km gelaufen, gegen DM 10 000.— in bar sofort umständehalber zu verk. Angebote unter 4999 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 2098/1280

DKW

Einmalige Gelegenheit
Verkaufe meinen bekannten schnellen DKW 3-6, Sieger vieler Rallys. Garantierte Spitze ca. 150 km/h. Beschleunigung 0-100 in 15 Sekunden. Grundüberholt mit vielen Extras. An Sportfahrer. Angebote erbeten an A. W. Mantzel, Stuttgart-W, Forststr. 74 3022/1282

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroën-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 2095/1279

FIAT

Stark karosseriebeschädigter **Fiat 1400**, Baujahr 1952, 60 000 km, billig abzugeben. Angebote unter 4996 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2092/1279

Aus Fiat 1400, Baujahr 1952, 60 000 km, Einzelteile wie Motor, Anlasser, Räder mit Reifen, Differential mit Kardanwelle, Lichtmaschine, Polsterung, sämtliche Scheiben (Sicherheitsglas), desgl. Auto-Radio (Becker-Solitude, Baujahr 52, Neupreis DM 600.—) umständehalber billig zu verkaufen. Angebote unter 4998 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2094/1279

FORD

Suche unfallbeschädigten Ford FK-1000, 1,2 l, 4-Gang-Getriebe, Karosserie kann total beschädigt sein. Ford-Händler Ing. Egon Gelhard, Montabaur. 3007/1280

KLEINSCHNITTGER

Alten Kleinschnittger, 125 ccm, für Afrika gesucht. Angebote unter 5010 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3018/1281

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verk., Ersatzteile. 3017/1281

MERCEDES

Mercedes-Cabrio A 220 oder S zu kaufen gesucht. Angeb. mit Preis u. Zustand unt. 5000 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart Postf. 1042. 2099/1280

Mercedes 190 SL, Roadster 55, silber, 6000 km gelaufen, mit allen Garantien, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06.

1 BORGWARD-Isabella-Cabriolet, 3 Monate alt, 16 000 km gel.,
1 PORSCHE-Cabriolet, 1,5 Ltr., Super, in bestem Zustand,
1 PORSCHE-Coupé, 1,5 Ltr. u. 1,3 Ltr., in bester Verfassung,

preisgünstig zu verkaufen. 3003/1280

Autohaus Hans Kahrmann GmbH., Fulda

Eternit-Garagen
aus Asbest-Zement
sind praktisch, schön und gar nicht teuer.
Fordern Sie Prospekte.
ETERNIT-BAUTEN
Warendorf / Westf. 12

***Zugfrei* fahren Sie**
im Schiebedach-Wagen
mit AEROREX DBP
auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz
und in der Limousine mit AEROREKORD DBP
Hersteller:
WERNER JUNG · OLDENBURG (Oldb) Auguststr. 51
Bitte Prospekte anfordern!

Sippel Schonbezüge
Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 216 35

Die neue, blinkende
SOFFITTEN-LAMPE
in Ihrem Winker



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 12.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt 16.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt 18.50 DM

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Josta-KLAR hält die Gläser sauberer

Josta-KLAR mit Siliconöl
schützt, reinigt, poliert die Gläser
verleiht länger Klarheit und Glanz
einfach und bequem
Josta-KLAR mit Siliconöl
Hersteller:
JOSTA GmbH München 13

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische
Diebstahlsicherung
eingebaut?
Preis DM 17.90



Elektro-magnetische
VENTILE
für Gase und Flüssigkeiten

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE



Garagen und Hallen
ortsfest und zerlegbar liefert
J. FAUSER, Bodelshausen (Württ.)

DIE NEUE PARKLEUCHTE



an jeden Pkw
passend
formschön
einfache
Konstruktion
preisgünstig

Zu beziehen durch den Fachhandel

HERMANN BOSCH & CO. · METALLWAREN
NÜRTINGEN-ZIZISHAUSEN (WÜRTTEMBERG)

Mercedes 300 b - D-Cabrio 54, grau, rote Lederpolsterung, Becker-Mexiko-Radio, 8900 km gelaufen, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06.

OPEL

Opel Olympia, 1,3 l (Cabrio), 2. Motor, 40 000 km, fast neu, bereift, neues Dach u. Schonbez., umständeh. f. DM 850.— zu verk. Ang. u. 5004 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3006/1280

PORSCHE

Guterhaltener Porsche, 1,3 od. 1,5 l, bis Bauj. 1954, zu kauf. ges. Angeb. an Werner Wolff, Automobile, Bad Godesberg, Karl-Finkelnburgstr. 18. 3021/1281

Verkaufe Porsche-Motor 1,3 Ltr. Ia Zustand, 43 000 km gel. Offerten unter 5001 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3000/1280

Porsche 1300 Coupé, in erstkl. Zustand, neu bereift, mit vielen Extras, abzug. Ang. u. 5002 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Posft. 1042. 3001/1280

Porsche-Speedster, Baujahr 1955, selten schönes Auto, hellblau mit elfenbeinfarbigen Polstern, 18 000 km gelaufen, mit Radio-Super, preiswert abzugeben. Anfragen unter 5003 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3002/1280

SIMCA

Simca 9 Aronde, 1,2 Ltr., perlgrau, für DM 3900.— (evtl. Finanzierung), tadell. Zustand, 28 000 km gel., zu verkaufen. Tel. Bochum 6 69 81, Hebeler. 3004/1280

VW

VW-Viersitzer, offen (Polizeimodell), gesucht. Angeb. mit Preis, Alter, Zustand an: Autohaus Liedtke KG., Neuß, Sternstraße 24—38, Tel. 40 44. 3005/1280

RENNWAGEN

Rennsportwagen 1500 ccm zu verkaufen. Angeb. unter 5005 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3008/1280

* STELLENANGEBOTE *

Wir suchen Dieselmechaniker. Angebote an die Firma Motolândia Estrêla Ltda. Caixa postal, 132 — Estrêla RGS. — Brasilien. 3015/1281

* STELLENGESUCHE *

Erfahrener Automobilverkäufer, abschlußsicher, mit längerer erfolgreicher Tätigkeit, ledig, gute Umgangsformen, sucht ab sofort neuen Wirkungskreis. Zuschriften unter 5011 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3020/1281

Wo fehlt Mitarbeiterin? Geb. Dame, 42, flott, kaufm., speziell Autofach, selbständig, zuverlässig, unabh., gewandt, Führerschein III, perfekt englisch, sucht pass. Wirkungskreis in Autobetrieb, -Taxe, Tankstelle oder Raststätte, wo gute Fachkenntnisse verwendet werden können. Angebote unter 4995 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 2091/1279

* VERSCHIEDENES *

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Wochenendlehrgang in Stuttgart am 26./28. Nov. 1955. Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3009/1281

Autoradio „Becker-Mexiko", neuwertig, für Mercedes 180 D zu verkaufen. A. R. Gauggel, Schwenningen a. N., Harzer Straße 22. 3011/1281

Gebrauchten **Abschleppkran** gesucht. Angebote unter 5008 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3013/1281

Einrad-Anhänger, neuwertig, geschl. Blechaufbau, 150 kg Nutzlast, umständehalber günstig abzugeben. Angeb. unter 5009 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3014/1281

Geräuschlos schließendes Autotürschloß. Lizenz- oder Herstellerrechte zu vergeben. Zuschriften unter 5007 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3012/1281

Auswanderer für Brasilien. Wir bitten Sie, sich mit uns in direkte Verbindung zu setzen. Motolândia Estrêla Ltda. Caixa postal, 132 — Estrêla RGS. — Brasilien. 3016/1281

Wer kann helfen? Aktiver Motorsportler sucht dringend für Rennsaison 56 Rennsportwagen bis 1,5 Ltr., oder Rennwagen Formel III, pachtweise oder fest bei günstigen Bedingungen. Zuschriften unter 5006 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3010/1281

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Autoreifen — **billig,** für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Boschheizung, neuw., 6 Volt, mit Zus.-Wasserpumpe u. Zubehör für DM 85.—. Ingo Kirschner, München, Dreimühlenstraße 33. 3019/1281

Billiger u. schneller
verkaufen oder finden Sie durch
eine kleine Anzeige
in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An Bestellzettel
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .... × gemäß obenstehendem Angebot auf:

....
....
....
....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre - erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr. ....



Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

Die letzte Seite

Mag er sie nicht?

Angeblich trat auf der Frankfurter Automobilausstellung Bundesverkehrsminister Bergassessor Dr. Seebohm weder in Person noch in einer Rede öffentlich in Erscheinung. Will er der deutschen Kraftfahrt nicht mehr nur durch Taten, sondern auch durch die Form klarmachen, daß er sie nicht mag?

Dazu könnte folgende seltsame Tatsache passen:

Auf der Autobahn Darmstadt—Frankfurt in Gegend Mörfelden wird aus unerfindlichen Gründen ein mehrere Kilometer langes Stück Schwarzdecke auf beiden Bahnen in miserablem Zustand erhalten, dabei ungefähr alle Jahre einseitig gesperrt, bearbeitet und wenig gebessert wieder freigegeben. Eine ebenso seltsame wie wirksame Propaganda gegen Schwarzdecken. Denn daß man anständige Schwarzdecken bauen kann, das ist doch schließlich bekannt. Warum man es auf diesen Kilometern weder vor noch nach dem Kriege bisher trotz so viel aufgewendeter Gelder tat, das erkläre uns doch, wer es erklären kann. Dem Schreiber dieser Zeilen gelang die Aufklärung (trotz redlichen Bemühens schon vor Jahren) nicht.

Heuer aber kam noch folgendes dazu: Justament vor, während und nach der Automobilausstellung wurde die jahresübliche Flickerei angesetzt, die eine Bahn auf einige Kilometer Länge gesperrt und im übrigen — mit polizeilicher Hilfe — hübsch in kilometerlangen Schlangen „Gegenverkehr" gefahren. Vom ganzen zusätzlichen IAA-Verkehrsstrom aus Italien, Österreich, Schweiz, von München, Augsburg, Stuttgart, Heidelberg, Mannheim usw. auch. Die reine Fremdenverkehrswerbung! Ortskundige fuhren den „Umweg" über Darmstadt, B 3, Sprendlingen und sparten Stunden!

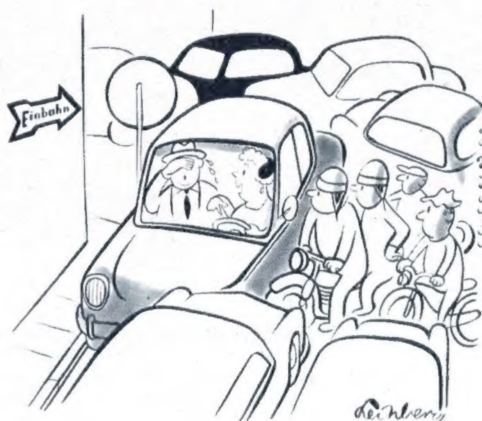
Der einfache Bürger möchte denken, daß es richtiger und keineswegs schwierig gewesen wäre, die auf Grund zwanzigjähriger Erfahrung doch zwecklose Bastelei an der Schwarzdecke entweder vor der Ausstellung oder nach ihr zu bewirken, und während der IAA dem Verkehr freien Fluß zu lassen.

Ob sich wohl jemand findet, der den Mut hat, uns zu sagen: „Ich habe das so angeordnet und hielt aus den und den Gründen diese Anordnung für richtig!" *Wa. O.*

Auf deutschen Autobahnen

„... Übrigens sind die Autobahnen, die ich benutzte, keine schnellen Straßen mehr. Auf ihnen bewegen sich immense Mengen riesiger Diesellastwagen, an denen ebenso große Anhänger hängen. Sie fahren mit 70—80 km/st dahin und blockieren, wenn sie sich gegenseitig überholen, wegen ihrer geringen Relativgeschwindigkeit die Straße auf einen halben Kilometer und mehr. Dann gibt es ganze Horden von Volkswagen, die mit einem Tempo zwischen 80 und 95 meist auf der linken Fahrbahnseite fahren, und eine Menge der kleineren Mercedes-Typen, die mit ihren 100—110 km/st ebenso sicher sind, daß kein anderer Wagen jemals wünschen könnte, sie zu überholen. So ist schnelles Fahren auf der Autobahn fragwürdig und das Erzielen sehr hoher Reisedurchschnitte beinahe unmöglich."

(Aus einem Bericht von R. C. Symondson in „Bugantics".)



„Möchtest du vielleicht jetzt wieder fahren?"

Blinken und Winken ohne Sinn

Auf den deutschen Straßen und Autobahnen trat eine Unsitte ihr Regiment an, dem sich sogar schon Ausländer unterworfen haben. Blinker oder Winker dürfen bekanntlich nur benützt werden, um die Veränderung der Fahrtrichtung anzuzeigen. Leider scheint die Vorschrift, die jedem Kraftfahrer bekannt sein muß, sogar bei einem großen Teil der sonst korrekten Straßenbenutzer vergessen zu sein. Sie tun gerade das Verbotene. Ein unbekümmertes Blinken und Winken soll anscheinend das Überholen erleichtern und sogar rechtlich sichern.

Nun gibt es vor oder nach Antritt einer Fahrt mit Ausnahme des Anhaltens und der bereits erwähnten Fahrtrichtungsänderung kein entsprechendes Signal, sondern nur sinnvolles Verhalten im Straßenverkehr — und einen Rückspiegel. Das ist Gesetz. Wer aus einer Reihe parkender Fahrzeuge herausfahren will, muß sich durch einen Blick in den Rückspiegel darüber versichern, ob die gefahrlose Abfahrt möglich ist. Das gilt entsprechend für Überholer. Nur wenn nicht bereits ein Hintermann zu einer Überholung angesetzt hat, darf ein Vordermann überholt werden — falls dieser nicht gerade selbst in der gleichen Absicht die rechte Fahrbahnseite verlassen hat. Wer sich streng an diese Regel hält, fährt sicher und schont auch das Leben und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer. *ADAC*

Polizeipräsidenten äußern sich

Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen als Mittel zur Hebung der Verkehrssicherheit lehnen die meisten Polizeipräsidenten westdeutscher Großstädte ab. Das ist das ermutigende Ergebnis einer von der Berufsgenossenschaft Feinmechanik und Elektrotechnik veranstalteten Umfrage.

Die Polizeipräsidenten von Berlin, Hamburg und Frankfurt beispielsweise sind übereinstimmend der Ansicht, daß gerade im Interesse der Verkehrssicherheit ein flüssiger Verkehrsablauf angestrebt werden müsse, der durch Geschwindigkeitsvorschriften nur gehemmt würde. Sie versprechen sich dagegen viel mehr von Fahrbahnmarkierungen, Überholungs-, Park- und Halteverboten, vor allem aber von der „Grünen Welle". Mit zentralgesteuerten Ampelanlagen könne man den Verkehrsablauf und damit die Geschwindigkeit in langen Straßenzügen steuern, was auch im Gegensatz zu einer starren Reglementierung eine bessere Anpassung an die augenblicklichen Witterungs- und Verkehrsverhältnisse gestatte. Auch in Köln und Bonn teilt man die Meinung, daß es nicht rationell wäre, den an sich schon, vor allem in der Innenstadt, so sehr zähflüssigen Verkehr noch durch Geschwindigkeitsbegrenzungen zusätzlich zu behindern.

Einzelne Polizeipräsidenten freilich, so die in München, Nürnberg und Braunschweig, glauben immer noch, nur mit Geschwindigkeitsbegrenzungen den Schwierigkeiten abhelfen zu können. Während man aber in München die Ansicht vertritt, daß sich die Aufhebung allgemein vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten nicht als zweckmäßig erwiesen habe, stellt Hamburg klipp und klar fest, daß die Unfallziffern auf Straßen, für die man wieder Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt hatte, keineswegs sanken.

Über eines sind sich die Polizeipräsidenten alle miteinander einig: Wenn man in den Städten überhaupt wieder Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen will, dann dürfen diese keinesfalls unter 50 km/st angesetzt werden. Im übrigen aber würden zu deren notwendigen Überwachung die Polizeikräfte ohnehin nicht ausreichen. *Meck*



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

